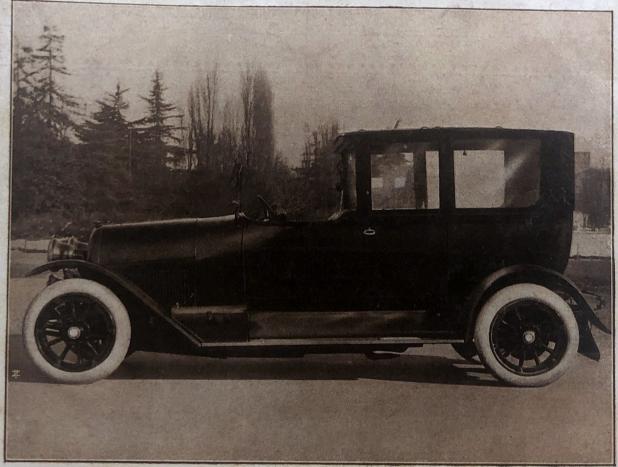
ANNO III N. 2 RIVISTA MENSILE FEBBRAIO 1919

TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

TVRISMO NAZIONALE, MOVIMENTO DEI FORESTIERI, PRODOTTO ITALIANO

VETTURE DA TURISMO AUTOCARRI

RIMORCHI MOTORI INDUSTRIALI

OFFICINE MECCANICHE

già Miani Silvestri & C. - A. Grondona Comi & C.

MILANO BRESCIA

GIOV. HENSEMBERGER

FABBRICA DI ACCUMULATORI ELETTRICI
:: :: PER TUTTE LE APPLICAZIONI :: ::

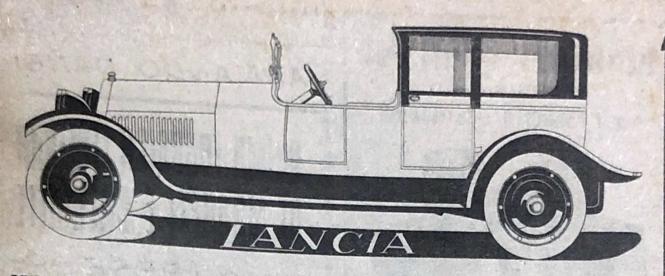
MONZA **MILANO**

:: Fanali e lampade portatili ad Accumulatori ::

Batterie speciali per accoppiamento con dinamo e per l'avviamento elettrico dei motori. :: ::

Batterie trasportabili, nei tipi più svariati, per illuminazione elettrica. ::

FORNITORI DELLE FERROVIE DELLO STATO

Listini, istruzioni, progetti e preventivi gratis a richiesta.

25/35 HP è la sola automobile moderna che da sei anni si costruisce in Europa in serie completa di: Messa in moto elettrica con comando a pedale. - Illuminazione elettrica con dinamo e accumulatori. - Comando brevettato della luce e della sirena elettrica sul volano di guida. - Sterzo spostabile a tre inclinazioni. - Contachilometri con indicatore di velocità. - Misuratore di benzina. - Sirena elettrica. - Fari, fanali elettrici e fanalino ai manometri. - Frizione a secco. - Nuovo comando brevettato del freno a pedale. Dispositivo speciale per la carica degli accumulatori anche quando la vettura marcia a passo d'uomo.

FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO VIA MONGINEVRO, 99

MILANO - PIAZZA CASTELLO, 6
Tel. 41-24.

ROMA - PIAZZA VENEZIA
Tel. 35-00.

GENOVA - VIA CORSICA, 14
Tel. 15-89.

TORINO - VIA S. QUINTINO, 28
Tel. 41-05.

FIRENZE - VIALE P. UMBERTO, 33
Tel. 31-99.

BOLOGNA - VIA D'AZEGLIO, 35
Tel. 17-28.

PADOVA - VIA CONCIAPELLI, 6

Sostituisce con facile adattamento gli attuali impianti a gas e fornisce acqua a 50° preparando un bagno in pochi minuti con minima spesa.

VISIBILE IN FUNZIONAMENTO PRESSO LE OFFICINE

GIOVANNI PENOTTI

TORINO	**ROMA**
Via Pietro Giuria, 2 Angolo Via Valperga Caluso.	Via S. Martino al Maccao 19-21-33

Anno III. **SOMMARIO del Fascicolo di Febbraio 1919.** Num. 2.

Redattore: Dott. Attilio Gerelli - Amministrazione: Touring Club Italiano - Corso Italia, 10 - Milano.

Per vincere la guerra:

Proiettili d'artiglieria
Lampade da trincea
Oggetti metallici d'equipaggiamento

DITTA

FIGLI DI SILVIO SANTINI

FERRARA

Per consolidare la pace:

Lampade
Chincaglierie
Oggetti casalinghi
Lampade per miniere
Fanali, ecc.

Pel consumo interno e per l'esportazione

ERNESTO CURTI

MACCHINE AERODINAMICHE CURTI

BREVETTI MONDIALI - INVENZIONE ITALIANA

MACCHINE A CORRENTE D'ARIA ALTERNATA

80% di economia rispetto a qualunque altro sistema

Perforatrici - Sbozzatrici - Ribaditrici - Scalpellatrici - Martellatrici

VIA CARLO FARINI, 20 - **MILANO** - TELEFONO N. 11-391

L'abbonamento ai 12 numeri del 1919 è di L. **7,25** (per l'estero L. **10,30**) e riservato ai soli Soci del T. C. I.
Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare. L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.

PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA — RIPRODUZIONE VIETATA — TUTTI I DIRITTI RISERVATI.

PER LO SVILUPPO DEGLI AUTO TRASPORTI

Il passaggio dallo stato di guerra a quello di pace, attraverso il lungo periodo d'armistizio, si presenta irto di difficoltà in parte prevedute, in parte dovute al fatto che la grande vittoria ha trovato il Paese impreparato. Gli uomini insigni che sono stati chiamati a studiare i problemi del dopoguerra, hanno senza dubbio sentito la gravità della situazione, ma purtroppo non hanno potuto esercitare la loro influenza che esprimendo dei voti, autorevoli certamente, ma destinati a rimanere tali in notevole misura, per l'immensità quasi incommensurabile dei problemi da risolvere. La commissione del dopoguerra, divisa in tanti gruppi e sottogruppi, sta mettendo sulla carta, una quantità tale di questioni, tutte urgenti e grandiose, che forse non vi è mente umana che possa pensare ad escogitare i mezzi necessari per una realizzazione sia pure parziale di tanto vasto programma.

Lo stesso frazionamento in gruppi e sottogruppi, commissioni e sottocommissioni, per quanto favorevole ad una indagine profonda,

L'AUTOCARRO SOSTITUISCE LA TRAZIONE ANIMALE ANCHE NEGLI IMPIEGHI PIÙ MODESTI: TRASPORTA RAPIDAMENTE ED ECONOMICAMENTE TUTTE LE MERCI: I FORAGGI....

.... IL LEGNAME ....

conduce facilmente ad allontanare dagli occhi di chi ha il compito di studiare un singolo argomento, o una parte di esso, il problema complessivo; i voti emessi si contano a centinaia, e soltanto il loro coordinamento potrebbe richiedere il lavoro di anni e magari una nuova Commissione Generale non più di 600, ma di... 1200 competenti.

Intanto il Paese prosegue nel suo difficile cammino, e attende con scetticismo, o non attende affatto, i risultati di tanti studi. È diffusa la persuasione che l'opera dei pubblici poteri potrà giovare soltanto se essi, anzichè intralciare il ritorno all'economia normale, vorranno non allontanarla troppo coi loro provvedimenti.

...IL LATTE, VENGONO CON GRANDE PRONTEZZA PORTATI DAI LUOGHI DI PRODUZIONE A QUELLI DI CONSUMO.

Oggi, industriali e commercianti, sentono soprattutto che è necessario risolvere una grave crisi: quella dei trasporti. Se fosse possibile superare questa difficoltà, la situazione generale muterebbe radicalmente. Molti stabilimenti sono costretti ad una attività limitatissima od ad un arresto completo, perchè la mancanza dei trasporti non consente i rifornimenti delle materie prime, lo scambio di prodotti.

Le stesse ordinazioni dello Stato per costruzioni ferroviarie non possono essere eseguite, per mancanza di materiali. Così, mentre la disoccupazione dilaga, si rendono necessarie ordinazioni all'estero.

Il nostro organismo ferroviario di Stato e privato, durante il periodo di guerra, ha dovuto sostenere sforzi incredibili: al momento dell'armistizio si è trovato stremato di forze, con un compito moltiplicato. In tali condizioni, il materiale rotabile in riparazione rappresenta un complesso enorme: le condizioni stesse di logorio portate all'estremo limite, rendono più difficile il ripristino.

La situazione è dunque assai grave: e purtroppo appare impossibile una rapida soluzione.

Tuttavia sarebbe grave colpa il non tenere conto di tutto ciò che può servire a riparare in notevole misura a tale stato di cose.

Per questo ci sembra opportuno dare diffusione ad una comunicazione di un nostro egregio socio, Antonio Faruffini, perchè met-

.... L'AUTOCARRO RESISTE AI PIÙ GRAVI E CURIOSI INCIDENTI.

IL CARBONE VIENE CARICATO IN BREVISSIMO TEMPO ....

te in evidenza una grandiosa applicazione dei trasporti a trazione meccanica, che nel nostro Paese è ancora sconosciuta.

Ecco l'interessante scritto:

« La risposta del Ministro dei Trasporti a chi lo interpellava sullo stato attuale delle Ferrovie è di quelle che fanno certo impressione.

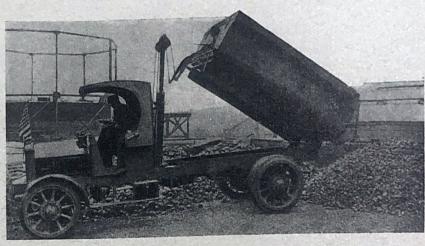
« La constatazione è tanto più dolorosa in quantochè per un lungo periodo ancora il servizio ferroviario italiano è destinato a risentire delle terribili conseguenze della guerra, mentre le varie iniziative che si vanno prendendo per accrescere la produzione e per aumentare le esportazioni; nonchè la necessità di creare un più intenso movimento dei forestieri esigono assolutamente che i mezzi di trasporto si accordino coi nuovi bisogni.

« Mi permetto adunque di sottoporre in visione il disegno di un certo numero di tipi di autocarri (*trucks*) adoperati nei più vari usi di trasporto.

I BOSCHI FORNISCONO ABBONDANTE LEGNAME ....

« L'impiego forse più formidabile negli S. U. è stato quello pel servizio, saviamente e grandiosamente organizzato, per sopperire appunto alle deficienze dei trasporti ferroviari, i quali andavano congestionandosi in modo allarmante, quando proprio l'Europa necessitava urgentemente del materiale americano.

« E chissà che la vittoria non si debba ricercare anche in questa organizzazione geniale degli autotrasporti e dei treni stradali da parte dei *Yankees* — che seppero ancora una volta provare le loro grandi capacità — dando modo al solo Porto di New York di esportare nel 1916 per ben 40 miliardi di lire di merce!

« Negli Stati Uniti si pensò adunque che

.... E SCARICATO CON LA PIÙ GRANDE FACILITÀ.

fin tanto che si fosse costretti a far transitare le merci per passaggi obbligati, quali gli scali, gli incroci (*jonctions*), i *ferry-boats*, ecc. per essere convogliate alle navi fiancheggianti le banchine dell'Hudson e dell'East River, non sarebbe stato possibile disincagliare il traffico.

« Costituirono adunque delle Società: « *Intercities Rapid Transit Company* » per servire le città fra di loro, ricorrendo il meno possibile alle Ferrovie.

« Indi organizzarono linee automobilistiche di trasporto, che partendo da scali diversi (assai più lontani da quelli, dirò così di arroccamento), da binari morti costruiti per la circostanza in stazioni secondarie — lungo le linee più congestionate — nonchè direttamente dagli opifici e da « luoghi di raccolta »,

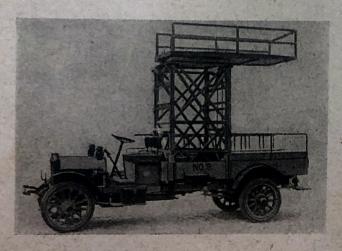
.... CHE IN BREVE GIUNGE A DESTINAZIONE.

trasportavano le merci sino alle banchine della Penisola di Manhattan, su cui è situata la New York propriamente detta.

« Per tal modo le merci povere, ingombranti, quelle deperibili, quelle infiammabili, ecc. trovavano un più spedito transito per mezzo delle ferrovie, il resto perveniva invece a destino per le strade carrozzabili.

« Le famose Compagnie Express americane hanno saputo poi disimpegnare a meraviglia, mediante uno stuolo di « *Delivery Vans* », quel servizio rapido, che noi ancora affidiamo ai così detti « corrieri », i quali sono degli uomini di buona volontà finchè si vuole, ma per la loro meschinità non saranno mai degli organizzatori.

« Hanno mezzi spesso ridicoli, tengono recapiti collettivi in luridi androni, applicano tariffe — dirò così — ad occhio e croce, hanno amministrazioni « a matita ».

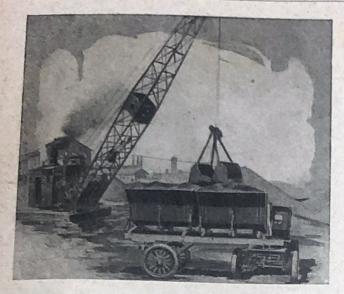
« Se poi il servizio avviene fra due località che non sieno servite dallo stesso « corriere » (e generalmente il « corriere » fa servizio fra un grande centro e poche località di provincia), allora la tariffa sembra aumentare non già in relazione ai chilometri, ma bensì al numero dei « corrieri » per le cui mani il pacco passa!

I PONTI AEREI HANNO TRAZIONE MECCANICA.

« Molti « corrieri » fanno il trasporto delle merci pesanti, del mobilio, ecc. mediante le lentissime *bare*, tirate da mezza dozzina di cavalli, o muli od asini, che impiegano una intera notte a fare un tragitto di 30 chilometri.

« Ora se questo traffico tanto poco evoluto potesse svolgersi con maggior rapidità e snellezza, se lo Stato vedesse in un servizio ausiliario automobilistico di merci, non già un temibile e antipatico concorrente ma un indispensabile coadiutore per assolvere i bisogni del traffico, non solo nel momento

ANCHE IL POLLAME È OSPITE DELL'AUTOCARRO, E ANTICIPA L'ORA FATALE DEL SUO DESTINO GASTRONOMICO.

attuale ma anche quando le ferrovie si saranno assestate, io ritengo che finalmente anche in Italia le tanto lamentate deficienze e lentezze in materia di trasporti potrebbero essere almeno in parte ovviate.

« La guerra ha insegnato, fra altro, che l'Italia ha bisogno di vivere in assai più intima relazione fra le diverse regioni che la compongono; che le grandi città devono trovarsi in più rapido, incessante contatto, non solo colla propria provincia e con quelle limitrofe (specialmente per il loro vettovagliamento), ma con l'Italia tutta; che la produzione del suolo intensificata, deve poter trovare rapido smercio nei centri più lontani (data la diversità di prodotti, di usi, di consumi, di clima fra una regione e l'altra), se si vuole evitare la enorme sperequazione nel costo della vita e si vuol mettere in valore la possibile maggior produzione delle regioni meridionali, onde appunto ovviare

QUESTO AUTOCARRO È L'IDEALE PER IL TRASPORTO DI MATERIALE DA MASSICCIATA.

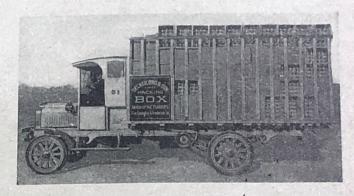
alla scarsezza degli alimenti nei grandi centri industriali nordici ».

***

Ma l'efficace scritto del nostro cortese Socio perderebbe notevolmente del suo valore di persuasione se non fosse accompagnato da una visione, per quanto limitata e frammentaria, del cospicuo materiale illustrativo che l'accompagna.

Per questo abbiamo fatto posto a parecchie eloquenti incisioni: esse sono lo specchio di una forma di attività americana, che anche per l'Italia potrebbe, se avessimo energia sufficiente, rappresentare la realtà di domani. Non sono riproduzioni di fotografie rare: sono incisioni tolte da cataloghi di numerose case americane, da esse diffusi a migliaia in tutto il mondo. Rappresentano una produzione normale, un uso abituale dei commerci e delle industrie.

Sotto l'aspetto tecnico, non vi è nulla che non possa essere fatto anche da noi, altrettanto bene. La nostra industria automobilistica mantiene sempre il primato nel mercato mondiale, e non ha bisogno di essere esaltata. Nata dal turismo e pel turismo, ha saputo affermarsi mirabilmente nel mondo, evolvendosi e plasmandosi a tutte le esigenze: suo titolo di gloria è di aver dato un contributo formidabile alla guerra, in misura così grande da consentire una notevole esportazione nei Paesi alleati.

La differenza fra l'America e noi nel campo dei trasporti meccanici, non deriva dun-

LE CASSE D'IMBALLAGGIO ASSICURANO UN TRASPORTO PERFETTO.

que dalla tecnica: essa dipende invece dalla maggior larghezza di vedute, dalla rapidità con cui si affrontano le situazioni nuove, dal-

UN COMPRESSORE CHE È AD UN TEMPO TRATTORE.

la facilità di adattamento che caratterizzano gli americani, in parte anche dal buon senso commerciale dei costruttori americani, che vendono a bassissimo prezzo i loro autocarri, studiando all'uopo i modelli più economici.

È inutile chiedere alle ferrovie quello che non possono dare: ciò è anzi dannoso, poichè, mentre nulla risolve, non apre la via alle correnti nuove.

La nostra industria automobilistica può fare oggi cose grandiose: perchè non dovrebbe continuare sulle strade della pace la visione delle lunghe colonne di autocarri e di treni stradali, che hanno alimentato per quattro anni le arterie di guerra?

I CARRI DA RIMORCHIO ASSUMONO LE FORME ...

.... E LE DIMENSIONI PIÙ VARIE ....

Chi può valutare i benefici che potrebbero derivare al Paese sotto l'aspetto economico e sociale (poichè la disoccupazione non favorisce certo la pacifica convivenza) da treni stradali trascinati da potenti trattrici, che sfollassero i nostri porti ultracongestionati?

Difficoltà insormontabili? No, se le varie amministrazioni ferroviarie vorranno considerare i trasporti automobilistici come un loro sussidio indispensabile anzichè come un temibile concorrente. Più volte si è avuto sentore nell'anteguerra, di rifiuti a concessioni di servizi pubblici automobilistici, perchè ritenuti dannosi alle ferrovie.

Ma altre pubbliche Amministrazioni debbono sentire il compito loro in modo diverso dall'abituale: sono quelle che hanno governo di strade.

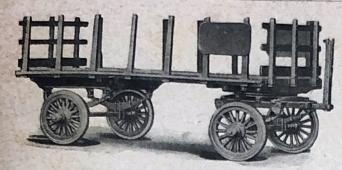
.... SONO STUDIATI CON GRANDE SENSO PRATICO,

Le nostre carrozzabili sono in condizioni disastrose, specialmente dove il traffico è maggiore: la manutenzione durante la guerra non è stata quasi assolutamente possibile per mancanza di mano d'opera e specialmente di materiale (1).

Perciò molte delle principali arterie, specialmente provinciali, nelle vicinanze dei centri più industriali, sono assolutamente impraticabili. L'espressione va intesa alla lettera.

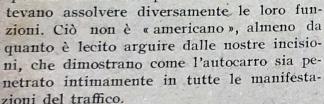
Ma ormai i cantonieri stradali hanno ripreso o stanno per riprendere il loro posto. Occorre reintegrare le massicciate distrutte. Opera colossale, anche finanziariamente. È per esse che deve intervenire uno slancio maggiore: le Amministrazioni non trovano cavalli per i trasporti dalle cave alle strade. Quando poi richiedono alle Ferrovie i carri pel trasporto del materiale, queste nulla possono concedere perchè assorbite completamente da altri traffici e perchè la natura stessa del carico richiesto fa ritenere che si tratti di merce di secondarissima importanza, facilmente sostituibile, mentre da essa

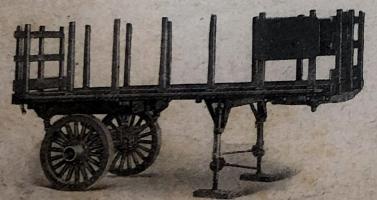
... SI ADATTANO A TUTTE LE ESIGENZE DEL TRAFFICO; ...

(1) Veggasi a questo proposito sulla Rivista «Le Strade» del T. C. I. di febbraio un articolo assai istruttivo dell'ing. Italo Vandone (direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I.): «Le Strade... vittime della guerra».

PER LA MIGLIORE UTILIZZAZIONE DELL'APPARATO MOTORE ....

dipende esclusivamente la possibilità del traffico stradale, per cui la *pratica* resta esaurita, e gli Enti che hanno governo di strade aspettano tempi migliori, trincerandosi nell'impossibilità di ottenere i trasporti.

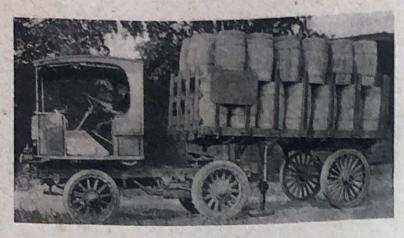
.... L'AVANTRENO È MOBILE ....

Che i vagoni non vengano concessi, non ha bisogno di essere dimostrato: ma le Amministrazioni non hanno sentito che in parecchi casi con qualche autocarro potevano assolvere diversamente le loro funzioni. Ciò non è «americano», almeno da quanto è lecito arguire dalle nostre incisioni, che dimostrano come l'autocarro sia penetrato intimamente in tutte le manifestazioni del traffico.

L'autocarro dovrà aiutare a sanare le ferite delle nostre strade: altrimenti si perpetuerà il fatto che le strade non sono praticabili, i cavalli mancano, le ferrovie non hanno vagoni disponibili, e la nostra industria automobilistica, piena di attività e di slancio, ne soffre le conseguenze.

E se il problema dei trasporti ha importanza economica e politica, l'ultima parola deve rivolgersi al Governo: esso sente indubbiamente la portata della nostra crisi ferroviaria, fa ogni sforzo per attenuarla: ma non è mantenendo il prezzo della benzina a L. 210 il quintale che i servizi d'autotrasporti possono svilupparsi.

Il concetto fiscale, fondamento dei progettati monopoli, deve essere allontanato nell'interesse stesso dello Stato: il rendimento minore della tassa sulla benzina sarà compensato ad usura, prima dai maggiori cespiti di ricchezza mobile di una fiorente industria automobilistica, e da altri frutti indiretti, poi dal gettito della benzina stessa colpita solo da un dazio piccolo. Si pensi che in qualche Stato della Federazione americana vi è un'automobile ogni trenta persone! La benzina ed il petrolio (anche quest'ultimo ha trovato largo impiego nei motori agricoli e come combustibile per riscaldamento) non sono prodotti destinati a impieghi di lusso: sono materie prime di industrie indispensabili alla vita del Paese: pensiamo ai servizi pubblici automobilistici, che oggi formano una rete di circa 18.000 km. e sono ancora suscettibili di uno sviluppo grandissimo, se un reinasprimento fiscale del carburante non renderà impossibile il loro esercizio economico, già così poco agevole.

.... E AD ESSO SI SOSTITUISCONO DEI SUPPORTI.

E non accenniamo ai danni che potrebbero derivare all'aviazione se sarà colpita nel laborioso e difficile assetto di pace, mentre superato brillantemente il problema tecnico, quello economico appare fra i più gravi (1).

(1) L'interesse dello Stato, dal punto di vista puramente fiscale, a ridurre certe tasse per aumentare gli introiti derivanti da un più largo consumo, è lumino-

IN QUESTO MODO, INTANTO CHE SI EFFETTUANO LE OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO . . . .

Se l'urgenza di una soluzione fosse sentita, i nostri industriali potrebbero darci presto una visione nuova di traffici, come quelli qui rappresentati: e i benefici per il Paese sarebbero immensi.

L'automobilismo ha reso servigi

---

samente dimostrato anche nel campo turistico. Già altre volte abbiamo accennato qui (*Le Vie d'Italia*, novembre 1918, pag. 702) al maggior gettito della tassa sui velocipedi derivato dalla riduzione da L. 10 a L. 6. Ciò si è verificato esattamente anche per la benzina e per il petrolio, come dimostrano alcuni dati che togliamo da un articolo denso di dati, del dottor Giuseppe Polli, sul Giornale « Il Sole »:

BENZINA.

	Dazio	Importaz.
1906	L. 48 al Q.le	Tonn. 2.000
1908	» 24 »	» 4.800
1913	» 16 »	» 27.400

PETROLIO.

	Dazio	Importaz.
1906	L. 48 al Q.le	Tonn. 70.000
1908	» 24 »	» 79.500
1913	» 16 »	» 112.000

« Ma le L. 16 per 100 kg. diventano per la benzina, L. 24 con la tassa di vendita e realmente coi cespiti minori L. 25,28, non compreso l'aggio sul dazio, di L. 8,64: in tutto L. 33,92.

« Parimenti il costo del petrolio sale a L. 25,92, cioè le due cifre di onere effettivo rappresentano più del valore della benzina e del petrolio, cif porto italiano.

« I costi medi franco stabilimenti costieri italiani, dazî esclusi, sono: per la benzina L. 50 il Q.le, pel petrolio L. 24,75; i prezzi medi di vendita al consumatore sono rispettivamente di L. 61,50 e 34. L'utile lordo è dunque di L. 11,50 il Q.le per la benzina, 9,25 pel petrolio.

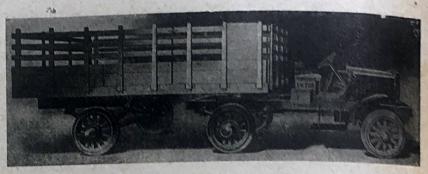
Tolte le spese, rimangono i circa 5-6 milioni di utile delle compagnie importatrici e distributrici.

« Questi 5 o 6 milioni — aggiunge il Polli — rappresentano dunque in definitiva gli utili dei quali il Governo fruirebbe in regime di monopolio — a parità di prezzi — dato e non concesso che lo Stato potesse esercitare il commercio a parità di spese e di accorgimenti tecnici.

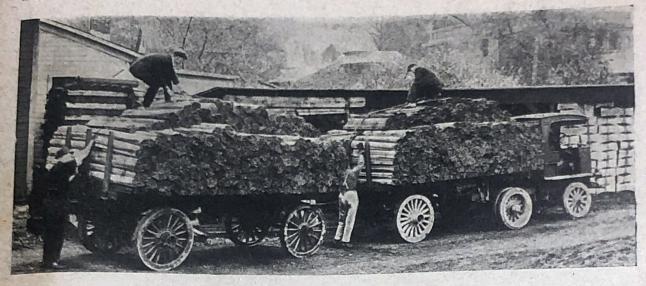
« Ma lo Stato attuando il monopolio verrebbe a:

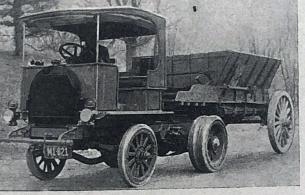
— Perdere i proventi delle imposte di ricchezza mobile e d'ogni altra tassa che, in regime normale, grava sugli importatori e rivenditori.

— Gravarsi di un onere pari agli utili percepiti dalle case estere produttrici che esercitano l'importazione in Italia sotto forma di maggior costo all'origine per il solo fatto che, eliminata la concorrenza, dette Case non avrebbero più alcun interesse a introdurre le loro marche e qualità per assicurarsi lo sfogo del mercato, e quindi aumenterebbero i prezzi di vendita allo Stato precisamente di quel vantaggio — e forse più — che traevano dalla vendita esercitata in Italia a mezzo delle loro sub-Compagnie.

— Gravarsi delle maggiori spese generali di esercizio, poichè se le attuali organizzazioni private impie-

. . . . L'APPARATO MOTORE, RESO INDIPENDENTE, ...

gano, per le mansioni inerenti all'importazione, distribuzione, ecc. in tutta Italia non più di tre centinaia di impiegati, non è iperbolico supporre che allo Stato non ne saranno sufficienti un migliaio ed anche più. Questi inevitabili aggravi non solo assorbirebbero, ma di gran lunga sorpasserebbero i 5 o 6 milioni annui, che residuano alle attuali organizzazioni importatrici, cui lo Stato intenderebbe sostituirsi in regime di monopolio. Perciò se l'Erario vorrà ottenere un provento pari a quello ora producentesi a favore delle suddette organizzazioni, dovrà aumentare i prezzi già elevatissimi di almeno il 50 % in esatta corrispondenza alle perdite ed ai maggiori costi sopra indicati. Che se poi, come appare logico ed evidente, lo Stato non si disponga ad un simile e pericoloso rivolgimento dell'economia nazionale per solo miraggio di pochi milioni annui, ma vorrà ottenere maggiori proventi proporzionali agli assillanti bisogni di bilancio che vengono esposti come causali dei minacciati monopoli, non è correre troppo supporre che i prezzi di vendita dovrebbero, per dare ad esempio un gettito di 50 milioni, essere almeno duplicati rispetto al periodo normale dell'anteguerra, oltre s'intende l'aumento portato dalle maggiori spese generali, cioè, come abbiamo detto, circa il 50 % in più; conseguenze che possono essere accettate con relativa facilità, finchè si prendano per base, come nell'esame fatto, gli elementi di un anno normale (1913), ma che portano a prezzi intollerabili, quando le stesse calcolazioni si ripetano sui conti e relativi prezzi applicati dal libero commercio in questi ultimi anni (costo medio petrolio 1918 franco depositi costieri, L. 94,25; idem benzina L. 189,35, contro L. 24,57 e L. 50 del 1913). Questo fantastico aumento di prez-

. . . . SERVE AD ALTRI TRASPORTI.

L' UTILIZZAZIONE DEL MOTORE È MASSIMA: SI EVITANO LE LUNGHE SOSTE ....

immensi al Paese durante la guerra: se gli elementi di costo saranno ridotti a giuste proporzioni, esso potrà contribuire potentemente a risolvere il problema dei trasporti, il quale fa sentire conseguenze assai gravi su tutto il complesso della nostra attività industriale e commerciale. Per questo riteniamo che il problema non solo ha im-

.... CHE GRAVANO INUTILMENTE SUI COSTI ....

zo andrebbe dunque a tutto vantaggio dei produttori stranieri per l'avvenuta eliminazione della concorrenza ed a scapito dei consumatori italiani. Perciò a prezzi così elevati non potrebbe che seguire una precipitosa riduzione dei consumi.

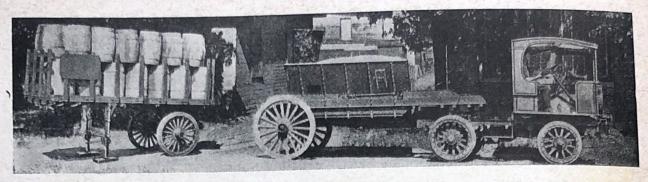
« Se lo Stato persistesse nel voler assicurare il provento dei 50 milioni, ammessi per ipotesi, dovrebbe inasprire i prezzi di quella ulteriore e certo grave entità necessaria a compensarlo della perdita derivante dalla diminuzione delle vendite. È l'incognita che si presenta, ed economicamente è l'assurdo.

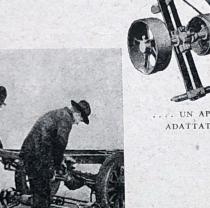
« Tutto ciò non può non impressionare i liberi consumatori e soprattutto quel complesso di industrie per cui questi articoli costituiscono materia prima e indispensabile di vita. Ne resterebbero quindi irrimediabilmente compromesse le industrie e l'avvenire dei motori a olio pesante e dei motori a scoppio sia pei trasporti che per le lavorazioni agricole e industriali in genere, con una completa neutralizzazione degli sforzi che lo stesso Governo fa e che specialmente esercitano le libere iniziative, fin qui compiute nella speranza di un rivolgimento e di un proficuo sviluppo per il dopoguerra.

« I servizi sovvenzionati di trasporti automobilistici dovranno sparire oppure fatalmente lo Stato sarà costretto ad aumentare le sovvenzioni in proporzione del maggior prezzo di costo del carburante.

« Di fronte alla esistenza di un'automobile ogni 30 persone, come in America, sta una macchina ogni 1100 abitanti per l'Italia (prima della guerra): quali saranno le condizioni della nostra industria quando per fare 100 km. di strada dovremo pagare L. 50 per la sola benzina anzichè L. 6, come approssimativamente si pagherà all'estero? ».

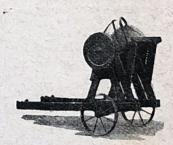
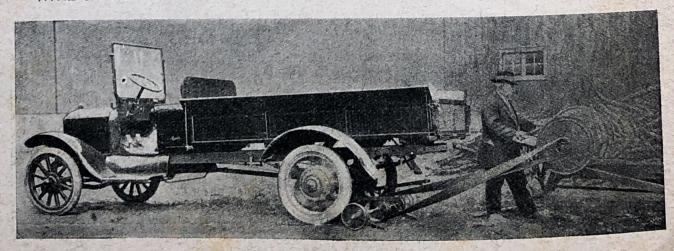
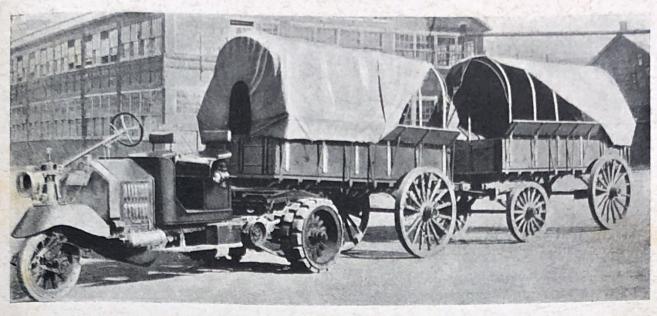
Interessantissime sono pure le osservazioni del dottor Polli a proposito degli imballaggi:

.... SI UTILIZZA IL TEMPO ED IL MECCANISMO NELLA MASSIMA MISURA.

SI RISCONTRANO GLI ADATTAMENTI PIÙ INGEGNOSI ....

... AL DIFFERENZIALE, PUÒ FORNIRE

.... UN APPARATO DI TRASMISSIONE, ADATTATO OPPORTUNAMENTE ...

... LA SUA FORZA A MOLTEPLICI USI ...

.... AD UNA POMPA ....

... AD UNA MACINA ...

... AD UNA SEGA CIRCOLARE ...

.... E RIDURRE A ZERO L'OPERA MANUALE DELL'OPERAIO, SOLLEVANDONE ANCHE LA DIGNITÀ MORALE.

L'AUTOCARRO RISOLVE MIRABILMENTE IL PROBLEMA DEI CARICHI PESANTI SU STRADE DIFFICILI ....

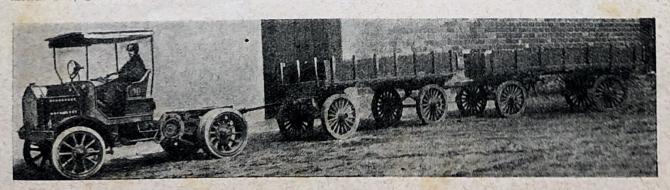
portanza per gli industriali automobilisti, ma assume rilievo ancor maggiore dal punto di vista economico nazionale, e da quello sociale, perchè può evitare le minacciose disoccupazioni.

ATTILIO GERELLI.

« Nel difendere i monopoli proposti, il Ministero delle Finanze disse che si erano scelti prodotti di facile e costante imballaggio e la cui distribuzione sino al consumatore non presenta speciali difficoltà. Non si riferiva certo con queste parole al petrolio ed alla benzina: infatti a seconda delle località, degli impieghi e degli umori del consumatore, le Ditte importatrici, spinte dal desiderio di estendere e facilitare il consumo, hanno dovuto ricorrere a metodi di consegna molto variati e che si vanno modificando d'anno in anno secondo i bisogni e le condizioni speciali. Petrolio e benzina, liquidi per eccellenza, con tutte le difficoltà di manipolazione e di trattamento che ne derivano, data specialmente l'altissima pericolosità, si consegnano nudi in vagone-cisterna, nudi di imballaggio da restituirsi (barili, bidoni cilindrici, bidoni prismatici rinforzati e vasetti in imballaggio del compratore, in imballaggio venduto; casse nuove e riparate, ecc.); di più petrolio e benzina non sono sempre consegnati dai serbatoi al mare, ma spesso, ed anzi il più spesso possibile, vengono spediti in vagone-cisterna ai depositi interni che, a seconda della loro importanza, provvedono a distribuirli nell'uno o nell'altro dei modi sopraindicati utilizzando apparecchi di riempimento, macchine per fabbricazione e riparazione dei bidoni e imballaggi varî, con personale tecnico specializzato.

ALLE STRADE ASSOLATE, RECA IL CONFORTO DELL'INAFFIAMENTO.

« In altre parole la distribuzione del petrolio e della benzina è tutt' altro che una cosa semplice e richiede tutta l'elasticità e la variabilità che il privato può avere unitamente ad un servizio preciso e minuzioso, ma spiccio ed agile, di continuo controllo ».

E vi sarebbe anche da aggiungere qualche cosa a proposito dei bisogni del consumo (la crisi dei tabacchi insegna), del programma degli acquisti specialmente in relazione al consumo variabilissimo a seconda della stagione. Ma sembra che vi sia materia sufficiente per associarsi al voto del dottor Polli, che cioè è precipuo dovere di ogni cosciente competenza, deprecare l'applicazione di questi monopoli per la buona sorte d'Italia. « Sarà tanto di guadagnato — egli conclude — per lo Stato, per le industrie e per i privati che nella libera concorrenza hanno sempre avuto e sempre avranno il nume tutelare del loro valore economico! ».

È, IN UNA PAROLA, IL MEZZO MIGLIORE PER RISOLVERE IN MODO PACIFICO I PROBLEMI MODERNI NEI QUALI TROPPO SPESSO VENGONO IN CONFLITTO LA SANTITÀ DEL LAVORO E LA NECESSITÀ DEL CAPITALE.

IN RIVIERA

Mentre il Touring sta organizzando la partecipazione italiana ai prossimi Congressi del Principato di Monaco, ove i membri dei nostri Comitati avranno occasione di visitare la Riviera francese, torna opportuno gettare sin d'ora uno sguardo, a volo d'uccello, al di là del Ponte di S. Luigi, che segna il confine politico tra noi e la nostra Alleata.

L'invito è così allettevole, che i lettori di questa Rivista mi seguiranno, ne sono certo, di buon animo.

Fermiamoci dunque a pochi passi dalla frontiera, a Mentone Garavant. La più che buona manutenzione delle strade, debitamente riparate, scopate ed annaffiate mattina e sera, salta subito agli occhi e ci sorprende come cosa nuova, noi, abituati a quella specie di caos inqualificabile in cui sono ridotte le nostre arterie di grande e di piccola comunicazione, in questi anni di guerra. Alberghi, Pensioni, Ville private zeppe di gente, tanto qui che nella vicinissima Mentone. Borghesi inglesi, americani, belgi, olandesi, spagnoli, qualche russo, qualche italiano... e poi *militari* francesi, inglesi e americani; americani sopra tutto. Ne arrivano ogni giorno: ultimamente ne giunsero, in una volta 1300, in licenza semplice o di convalescenza; ed altri contingenti non meno numerosi sono attesi di giorno in giorno, per dare il cambio ai primi.

Altrettanto succede a Monaco e negli altri paesi della Riviera. Il Comando Americano, fissa alloggio e vitto negli alberghi e nelle pensioni (14 franchi per i soldati, 18 e 20 per gli ufficiali, escluso: caffè, cioccolata, vino); e tutta questa balda gioventù, ricca, nella massima parte, di salute e di dollari, economizzati alla fronte, spende e spande allegramente, nei negozi, negli esercizi d'ogni specie.

Tram elettrici rigurgitanti, vetture prese d'assalto, birrerie, caffè stipati..., una vera cuccagna, per tutti, da Mentone a Cannes ed oltre.

Verrebbe fatto di domandare melanconicamente, se non si sarebbe potuto far convergere un po' di questa pioggia d'oro dalla nostra parte della Riviera, assetata da quattro anni di siccità e altrettanto, se non più bella, di quella francese: ma non fermiamoci e andiamo avanti.

A Mentone, oltre alla Banda Municipale, suona ogni giorno, ai giardini, quella Americana; lo stesso si verifica a Monaco, che è rallegrata da due Bande americane, quella della 81ª e della 88ª Divisione e dalla Musica Monegasca.

Montecarlo, che tra parentesi è stato sempre frequentatissimo, anche durante gli orrori della carneficina mondiale, è oggi pieno come un uovo — quando è fresco —; oltre la solita folla cosmopolita dei cresi, dei buontemponi e dei nuovi arricchiti, che ad ogni costo vogliono impinguare le ben capaci casse del famoso Casino di S. M. la Roulette, vi è un buon contingente di militari inglesi ed americani. Se dio vuole, manca l'antipatico, occhialuto elemento teutonico!

Nizza, non solo si direbbe che abbia ripreso l'aspetto abituale, *antebellum,* ma che fosse raddoppiata di popolazione, tanto è il traffico ed il movimento nelle strade, tanta è la folla nei negozi, nei cinematografi, nei teatri, nelle trattorie, da per tutto. Il Municipio provvide a tempo, poco dopo l'armistizio, ad ottenere la derequisizione della quasi totalità degli alberghi adibiti ad ospedali militari, e preparò quanto occorre per rendere gradito, nel limite del possibile, il soggiorno ai forestieri, che, dal canto loro, si sono riversati a torrenti nella Capitale della Costa d'Azzurro. Si seppe ottenere il ripristino degli antichi orari tramviari; un congruo aumento dei treni diretti per Marsiglia e Parigi; la soppressione della limitazione d'apertura dei pubblici esercizi; l'abolizione dei prezzi d'imperio nei ristoratori e tante altre belle cose.

Ad Antibo, a Cannes, nelle altre stazioni invernali, gli affari vanno a gonfie vele. Le attrazioni non fanno difetto ed il soggiorno è

lieto e tranquillo in ogni luogo. Amministrazioni comunali, società private, sportive, artistiche, ecc. fanno a gara per supplire alla mancanza delle feste carnevalesche e vi riescono a meraviglia. Concerti negli alberghi, nei Circoli, nel Casino, oltre che in quasi tutti i ritrovi pubblici: una pletora di musica da farne indigestione.

Naturalmente non mancano le note tristi: la più tangibile pel forestiero, è data dai mutilati di guerra che si incontrano frequenti per via, e lasciano sul loro passaggio una scìa di commossa ammirazione.

La vita è cara presso a poco come da noi. Qualche genere costa meno, qualche altro costa di più, in sostanza v'è compenso: per esempio è scarsa la pasta ed il riso, ma si trova carne di ogni specie ed a volontà, senza restrizioni di sorta; si trovano tutti i formaggi desiderabili (spariti dalla circolazione nei nostri mercati); si trovano dolciumi, fatti proprio con farina genuina di cereali, con zucchero (sempre splendido come prima della guerra) e con uova (cose queste, che pochi giorni or sono il Ministro Crespi ha proibito di adoperare, mentre consentiva la «libera» produzione della pasticceria!). I mercati della verdura e della frutta — fresca, secca conservata — fanno piacere a vederli; primizie — fragole, piselli, fave, ecc. — da ingolosire i meno ghiottoni, ed a prezzi non proibitivi, dati i tempi che corrono (e corrono così lenti!); insomma una sensazione di abbondanza e di un certo quale benessere.

Il fatto è che negli alberghi e nelle trattorie — e ritengo anche nelle famiglie — si mangia assai di più e meglio che non lo si possa da noi, mentre viceversa, la spesa, presso a poco, è uguale, pur tenendo conto del cambio.

Verrebbe voglia di indagare e spiegare il perchè ed il come di questo divario nella alimentazione dei due Paesi, formanti parte integrale del famoso blocco e fronte unico; ma la natura di queste note non lo consente ed io non ho intenzione, almeno per oggi, di far corrugare la fronte al lettore e costringerlo a rammaricarsi di tante brave persone che non seppero fare, a tempo debito, quello che avrebbero potuto e dovuto per scongiurare molti dei guai che ci affliggono. Non si può a meno però di constatare come mentre la nostra Riviera è tuttora immersa nelle amarezze dello stato di guerra, mentre i nostri alberghi requisiti, continuano ad essere adibiti ad ospedali e quelli che non vi furono adibiti ma preparati per esserlo, vennero, e non tutti, derequisiti solo nel gennaio inoltrato, troppo tardi quindi per rimetterli in ordine e riaprirli; mentre la principale industria locale, quella floreale rivierasca è strangolata a causa del disservizio ferroviario che ne ostacola l'esportazione e da una specie di ostruzionismo che ne impedisce la spedizione in Francia; mentre pochi sono i forestieri e quei pochi quasi tutti regnicoli, venuti nelle nostre splendide cittadine e l'unica nota, chiamiamola pure «gioconda», l'unica attività che si possa vantare è data dalla apertura del Casino, la Riviera francese farà quest'anno una stagione buonissima e si compenserà dei danni patiti.

Come si vede da questi accenni affrettati, l'industria del forestiero è stata organizzata dai nostri vicini, senza attendere tutto dal tocca e sana del Governo, senza perdere tempo, e tutti vi concorsero (dalle Camere di Commercio alle Società private) tutti, anche quelli che non ritraggono immediati o futuri benefici; e si è approfittato della presenza dell'enorme contingente inglese ed americano per fare una magnifica «réclame», i di cui frutti non tarderanno a maturare nei prossimi inverni. Gite automobilistiche, conducono gli Alleati d'oltre Manica e d'oltre Oceano a visitare paesi e città, ad ammirare (non più dei nostri) incantevoli panorami: Antibo, Golfo Jouan, Cannes, La Californie, Golfo della Napoule sino alla caratteristica strada dell'Esterel e del Fréjus... È inutile, in questo mondo, c'è chi sa fare e chi *non* vuol fare; c'è chi sa farsi valere per molto più di quello che vale e chi fa argentare l'oro di zecchino o di coppella, per tema che dia troppo nell'occhio o che sia preso per metallo puro: noi non apparteniamo di certo alla prima categoria; del che si convinceranno, se ne dubitassero, i nostri gitanti all'imminente Congresso posto sotto l'alto patronato di S. A. S. il Principe di Monaco, se vorranno avere occhi per vedere e orecchie per udire.

PAOLO STACCHINI.

LA STANDARDIZZAZIONE

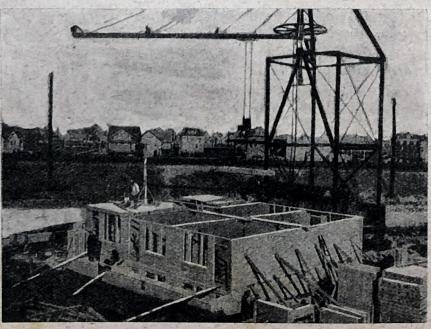
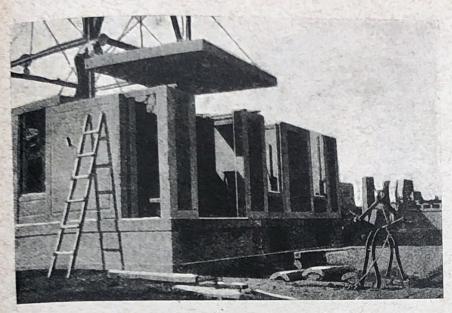
Parliamo dunque ancora dei mezzi che l'uomo è andato escogitando per togliersi di dosso almeno in parte il gravame della biblica condanna pronunciata, secondo la Genesi, dall'Eterno, contro la prima coppia umana nel terrestre paradiso. Da Adamo in poi l'uomo ha sempre considerato il lavoro, la fatica, come un castigo, come una pena, ed ha sempre invidiato chi può permettersi il lusso di vivere senza lavorare, senza riflettere abbastanza forse che l'ozio è tutt'altro che giocondo, e che, chi si prefiggesse il proposito di non far nulla, dopo pochi giorni morirebbe di noia, e tornerebbe a desiderare... le gioie del lavoro.

Forse l'uomo ha sentito quanto sia grande il piacere dell'ozio dopo che si è lavorato, ossia di quello che siamo soliti chiamare riposo e l'ha confuso troppo facilmente colla gioia pura e semplice del non far nulla; e, con quella facilità induttiva che si ha sempre quando si vuol giungere logicamente ad una determinata conclusione, non s'è accorto che solo da un'alternanza tra fasi di lavoro e fasi di riposo ben disciplinate si può ottenere che il lavoro non pesi e il riposo non annoi.

Oggi questa grande verità si fa strada sempre meglio anche negli ambienti operai. Ed infatti tra le varie richieste che vengono avanzate agli organamenti industriali, stanno ora in prima linea la limitazione delle ore di lavoro, il sabato inglese, le vacanze annuali, i riposi durante il lavoro. L'esperienza del resto ha dimostrato come l'intercalare al lavoro periodi di breve riposo, il non spingere al massimo la lunghezza degli orari di lavoro, abbia per effetto una produzione più rapida ed attenta, una maggiore accuratezza di lavoro, un maggiore interesse dell'operaio a compiere il proprio dovere, ed infine l'eliminazione di molti di quei perditempi che un solo operaio che lavori svogliato può procurare ad un intero gruppo di volonterosi.

Tutto ciò, s'intende quando si tratti di lavoratori coscienziosi, perchè per i fannulloni inveterati nel male non v'è rimedio che sia efficace.

Senonchè tutte queste diminuzioni di ore di lavoro, anche quando si abbiano vantaggi nella miglior produzione, rappresentano già un aumento nel costo delle merci prodotte, mentre d'altro lato aggiungendosi a ciò la vertiginosa ascesa dei salari si ha una ascesa ancor più vertiginosa del costo di quanto è necessario alla vita.

Di qui lo studio di impiegare il meglio possibile e nel modo più produttivo il tempo che gli operai restano nelle officine, e la cura di aggruppare determinate lavorazioni in determinate officine, così da evitare da un lato di investire somme notevoli in macchine ed attrezzi che poi dovrebbero usarsi solo per limitati perio-

LA CASA MONTATA FINO AL PRIMO PIANO.

LA POSA DI UN SOLAIO.

di di tempo, e da permettere dall'altro la formazione di quella che suol dirsi mano d'opera specializzata.

Si è applicato così quel principio che è comunemente noto sotto il nome di *divisione del lavoro*, divisione che può farsi in una stessa officina adibendo diversi operai ciascuno costantemente alle stesse fasi di lavorazione; e che può farsi tra diverse officine quando ciascuna di esse si dedichi esclusivamente ad una delle fasi di lavorazione di un determinato prodotto.

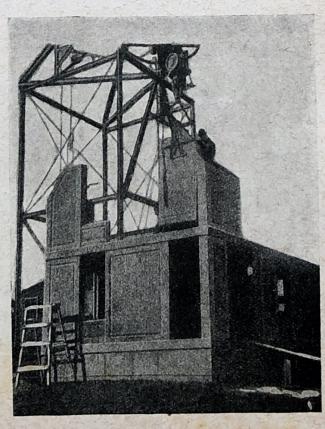
Senonchè anche alla applicazione della divisione del lavoro, come del resto a quella della taylorizzazione, di cui dicemmo per sommi capi nell'ultimo numero di questa rivista, arreca un notevole vantaggio l'adozione di un altro principio, anch'esso tutto proprio dell'industria moderna, e cioè il principio della standardizzazione.

***

Che cosa è anzitutto la standardizzazione? Non è facile dirlo con una parola meno barbara e più italiana, che traduca l'inglese *standardisation*. La parola *standard*, a seconda dei casi, può significare in italiano modello, campione, tipo per non accennare che ad alcuni dei suoi equivalenti: nessuno di essi però comprende e congloba tutto il gruppo dei diversi significati del vocabolo inglese.

Standardizzazione — ci perdonino i lettori una volta per tutte — significa uniformare, unificare, coordinare, armonizzare tutte le dimensioni, i tipi, le qualità degli oggetti che si producono, così da renderli intercambiabili qualunque sia l'officina in cui essi sono stati fabbricati. Esempi a tutti noti di standardizzazioni sono i profili tipo dei ferri laminati; altri esempi il sistema internazionale nei riguardi del passo delle viti, le soluzioni normali nella chimica e via via.

Sono però questi solo i primi passi compiuti secondo la nuova tendenza: e giova conoscere che invece, specialmente negli Stati Uniti, in Inghilterra, in Germania, la standardizzazione, benchè non vanti natali molto lontani, ha già compiuto un cammino gigantesco.

Fu nel 1897 che lord Salisbury segnalò ad una delegazione di scienziati l'importanza che avrebbe avuto per l'industria inglese il fissare le costanti fisiche ed i campioni di misura: ma l'idea chiara ed esplicita della standardizzazione non si concretò che nel 1901 allorchè sir John Wolfe Barry fondò il *Committee of Standards*, il quale si proponeva di disciplinare lo studio e la costruzione dei vari elementi delle macchine.

IL MONTAGGIO DEL PRIMO PIANO.

Tale comitato iniziò subito efficacemente l'opera propria, soprattutto nell'interesse dell'industria metallurgica, ed invitò a collaborare con lui il Consiglio dell'*Institution of Civil Engineers*. Primo frutto di tale collaborazione fu la nomina di un Comitato che riuscì ad uniformare i diversi tipi e profili di ferri ed acciai laminati.

Convien dire che l'esperimento si sia subito dimostrato assai vantaggioso perchè poco dopo la collaborazione tecnica all'importante problema veniva estesa anche maggiormente e all'*Institution of Civil Engineers* si univano le maggiori e più autorevoli associazioni tecniche d'Inghilterra e cioè l'*Institution of Mechanical Engineers*, l'*Institution of Naval Architects*, l'*Iron and Steel Institute* e l'*Institution of Electrical Engineers*.

Così il primitivo Comitato di standardizzazione che si componeva solo di sette membri e che aveva il compito assai limitato di uniformare i profili dei ferri laminati, e soprattutto delle travi in ferro e delle rotaie, si trasformò rapidamente nell'attuale organamento, del quale fanno parte ben sessantaquattro comitati, suddivisi in sezioni e sottocomitati e che ha uffici composti di oltre cinquecento membri di particolare competenza nei vari rami della pratica industriale.

***

È interessante conoscere come funzioni questo numeroso comitato che a molti potrebbe apparire mastodontico e che invece si è dimostrato di sorprendente agilità.

LA POSA DEL TETTO.

Le cinque istituzioni sopraindicate nominano ciascuna i propri rappresentanti per formare un Comitato superiore, che si compone di diciannove membri. Esso provvede alla direzione amministrativa del Comitato generale e controlla tutto il lavoro compiuto dalle varie branche dell'istituzione, sottocomitati o sezioni ch'esse siano. Nessuna deliberazione di tali sezioni e sottocomitati può rendersi pubblica se non è approvata dal Comitato superiore.

È sempre il Comitato superiore che regola il programma dei lavori e la composizione dei sottocomitati, dove cura che siano rappresentate le amministrazioni governative, gli ingegneri dediti alla libera professione, i costruttori, gli imprenditori ed anche i consumatori, per mezzo di associazioni tecniche e commerciali. Le questioni sono discusse su proposte degli industriali o

UNA VILLETTA COSTRUTTA IN DUE SETTIMANE.

degli ingegneri: le necessarie prove sperimentali si compiono nel *National Physical Laboratory*, che in certo modo completa l'opera del Comitato, decidendo quanto riguarda le prove meccaniche ed elettriche.

Il *British Engineering Standards Committee* si prefigge di studiare e di applicare la standardizzazione come mezzo di economia nella produzione: ma vuole anche evitare i pericoli che nascerebbero dal fissare tipi di fabbricazione stabili, escludendo ogni eventuale miglioria, ciò che sarebbe contrario a un bene inteso progresso. Perciò ogni anno ciascun sottocomitato riprende in esame tutte le decisioni già prese e, in base ai progressi e alle invenzioni intervenute, le modifica e completa, così che non è possibile che l'industria e la produzione si cristallizzino, ma anzi ogni vero miglioramento riceve in certo modo la sanzione di una autorevolissima accolta di tecnici.

DUE CASETTE GEMELLE IN CEMENTO, COSTRUTTE IN RIVA AL MARE A SEEWAREN (NEW-JERSEY).

È forse per queste ragioni che il Comitato inglese non ha mai sentito il bisogno di imporre agli interessati le proprie norme. Esse si diffondono solo per la persuasione che deriva dalla loro bontà, dai vantaggi che offre il rendere uniforme la pratica industriale, il ridurre le perdite e le spese di fabbricazione, l'accelerare la produzione e la consegna delle merci, la riduzione delle scorte in magazzino, la possibilità di lavorare a preparare materiali di vendita assicurata nei periodi in cui manchino le ordinazioni. Si aggiunga che oltre ad unificare la produzione, il Comitato inglese di standardizzazione provvede ad emanare norme tipo da introdursi nei contratti e nei capitolati, ottenendo di eliminare la grande varietà di disciplinari governativi, municipali e privati ivi esistenti.

***

L'esempio di alcuni dei lavori compiuti dal Comitato nei diciotto anni dacchè fu creato, chiarirà anche meglio quali vantaggi presenta la standardizzazione.

Come abbiamo visto il primo studio che lo *Standard Committee* intraprese fu l'unificazione dei tipi dei ferri profilati, sia per le costruzioni civili e navali, sia per le rotaie delle ferrovie e tramvie. Si aveva in quel tempo in commercio una varietà ricchissima di travi, di ferri d'angolo, di ferri a T, di ferri a C. Si può dire che ogni laminatoio aveva serie sue proprie differenti da quelle degli altri laminatoi, talchè un lavoro iniziato coi prodotti di una ferriera avrebbe potuto proseguirsi non senza difficoltà, se per una causa qualsiasi quella ferriera si fosse trovata sfornita dei materiali da essa d'ordinario fabbricati. Il Comitato di standardizzazione potè eliminare questo inconveniente semplificando i profili dei laminatoi e ridusse così la grande varietà di ferri che si aveva in commercio a un piccolo numero di tipi correnti.

Per tal via fu reso anche possibile alle ferriere di allestire scorte di ferri durante la morta stagione, utilizzando meglio gli impianti ed evitando la disoccupazione degli operai e la conseguente dispersione della mano d'opera. Tutto ciò con evidente vantaggio economico.

Per le rotaie le cose non andarono diversamente. In Inghilterra si contavano non meno di settanta tipi di rotaie per tramvie, che il Comitato potè ridurre a cinque. Questi cinque tipi già nel 1905 rappresentavano i tre quarti delle rotaie prodotte in Inghilterra.

Segno questo che la riforma aveva incontrato tutto il favore degli industriali.

Si standardizzò poi il cemento Portland che ora risponde alle norme del Comitato pel 95 % della produzione inglese; si standardizzarono i veicoli ferroviari che oggidì pel 60 % costruiscono secondo i tipi normali prescritti dal *British Standard Railway rolling stock*.

Non basta: oltre che di ridurre la fabbricazione a pochi tipi normali lo *Standard Committee* si è occupato di emanare norme per unificare le qualità e le prove dei materiali; ossia dopo aver standardizzato la produzione ha curato che si standardizzasse il consumo, ciò che indirettamente giovava anche ad ottenere la unificazione dei tipi prodotti nelle fabbriche.

RAPIDA COSTRUZIONE DI UNA NAVE.

Così le norme del Comitato relative agli acciai da impiegarsi nelle caldaie a vapore e nella costruzione delle navi, le norme per le filettature delle viti, pei diametri dei cerchioni furono adottate dall'Ammiragliato, dal *London County Council*, dal *Board of Trade*, dal *Lloyd's Register* e da altre amministrazioni.

***

Il concetto della standardizzazione trovò facilmente aderenti negli Stati Uniti, che ne spinsero l'applicazione alle estreme conseguenze.

Pel materiale elettrico intervenne presto un accordo tra il *Bureau of Standards* e l'*American Institute of Electrical Engineers* degli Stati Uniti e lo *Standard Committee* inglese. Oggidì dalle macchine agli accessori di montaggio e agli apparecchi di illuminazione, dai contatori di elettricità ai simboli dei disegni di impianti elettrici tutto è unificato nei paesi di lingua inglese e le regole in vigore sui mercati di materiale elettrico dell'Inghilterra o degli Stati Uniti sono in perfetto accordo nei loro punti essenziali.

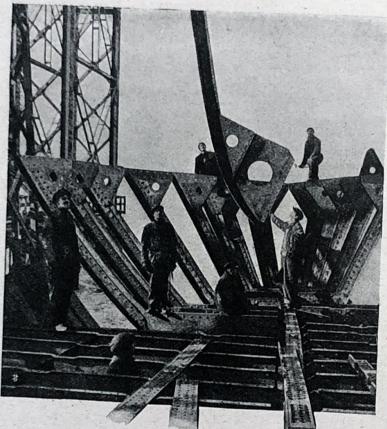
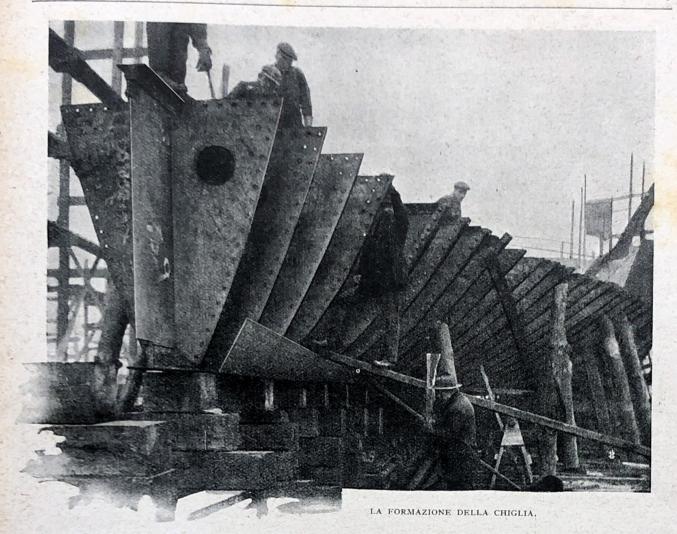
Così pure avvenne, o sta per avvenire per altri rami industriali non meno importanti.

Un forte impulso verso la standardizzazione ebbe però l'America dalla sua partecipazione alla guerra mondiale. La necessità di allestire rapidamente un gran numero di navi costrinse i tecnici americani a studiare la convenienza di standardizzare non più i singoli elementi costruttori delle navi, ma le navi stesse. Determinati pochi tipi di navi esse venivano scomposte in parti. Ogni officina si dedicava di preferenza alla costruzione di una di tali parti.

Poi esse venivano inviate finite ai cantieri, dove altro non si doveva fare che provvedere alla loro connessione. Così l'industria americana potè raggiungere nella costruzione delle navi quella rapidità e quell'economia che già avevano meravigliato pei risultati ottenuti nell'industria automobilistica.

Nè pare che gli americani intendano arrestarsi qui sulla via della standardizzazione. Per tacere d'altro essi mirano a risolvere con questo mezzo anche l'assillante problema della costruzione delle case.

Perchè — si sono essi domandato — allorchè si costruiscono case si deve ricorrere a una infinità di tipi di serramenti, di pavimenti, di soffitti, di armature da tetto, che non è giustificato neppure da esigenze arti-

LA FORMAZIONE DELLA CHIGLIA.

stiche, nè dai risultati che si ottengono? È forse detto che non sarà possibile ad un architetto di ingegno ottenere la necessaria varietà, anche in costruzioni economiche, se, per esempio, l'infinito numero di dimensioni diverse di finestre oggi in uso si ridurrà a quattro o cinque, e se altrettanto accadrà per le porte, per le incavallature dei tetti, per tanti altri accessorii delle costruzioni? E poi, se nelle case popolari ed economiche, in seguito alla standardizzazione, si avesse anche un poco di uniformità e di monotonia, sarebbe il caso di rinunciarvi quando per questa via si ottenesse economia e rapidità di costruzione? E poi ancora chi impedirebbe nella casa di lusso di non adottare il tipo standardizzato e di lasciar sbrigliare la fantasia dei costruttori?

Così, in America si è pensato di fabbricare in officina tutti gli elementi necessari alla costruzione di case, studiandoli colla massima cura, ma riproducendoli in un numero relativamente limitato di modelli.

Essi vengono allestiti meccanicamente in forme di legno, su tipi costanti, in modo che gli impresari che si dedicano al montaggio delle case in serie tengono nei loro magazzini i vari pezzi necessari alla elevazione dei muri. Anzi gli elementi delle costruzioni si fabbricano nelle località in cui si hanno eccellenti sabbie e ghiaie e poi si spediscono per ferrovia al luogo in cui devono porsi in opera.

Preparato così in officina il lavoro, basta una squadra di quattro operai, muniti di un'impalcatura mobile, per montare in quindici giorni una solida casa di un piano: ed è un risultato davvero sorprendente!

***

Come i lettori vedono, l'America coi suoi colossali organamenti tecnici, la Gran Bretagna colle sue associazioni tecniche numerosissime e potentissime, hanno potuto diffondere ed applicare con grande successo il concetto della standardizzazione. In Germania le sei grandi associazioni di ingegneri tedesche si sono aggruppate in una grandiosa lega che conta 60.000 aderenti: e qui pure si è dato e si dà grande peso allo studio e all'adozione dei tipi normali, che semplificano la produzione e agevolano il lavoro dei progettisti.

È da augurarsi che l'Italia non rimanga indifferente di fronte a questi fenomeni. For-

tunatamente parecchi sintomi dànno a dividere che i tecnici tornino dall'azione bellica alla vita civile con spirito rinnovato, e che la coscienza di quanto essi hanno dato per la grande vittoria abbia risvegliato in loro un desiderio di partecipare non più isolatamente, ma fortemente aggruppati al progresso della nazione. Si parla da diverse parti della formazione di associazioni nazionali di tecnici che, a somiglianza di quanto si fece all'estero dalle società consorelle, dovrebbero studiare i massimi problemi della produzione e dell'industria.

Ben vengano, poichè dall'approfondire l'esame di tali questioni, dal combattere le prevenzioni che si oppongono sempre alle nuove correnti di idee, dal diffondere anche tra i profani la coltura e la conoscenza tecnica non può che giovarsi il progresso nazionale.

In quest'ora la soluzione di problemi economici e sociali che minacciano da ogni parte, si basa più che mai sui fattori tecnici della produzione: dipende soprattutto dalla avveduta sapienza di essi se l'operaio potrà lavorare poco e guadagnare molto, e quindi se il cittadino potrà non essere jugulato dall'enorme rincaro della vita.

CESARE ALBERTINI.

I CONGRESSI DI MONACO.

L'OPERA per la formazione dei Comitati Italiani è ormai ultimata: fra breve verrà data comunicazione su queste colonne della composizione del Comitato del Congresso di Igiene e di Climatologia; poi di quello dell' Alpinismo affidato alle cure del C. A. I., che assumerà grande interesse. Il Comitato italiano del congresso di turismo è già predisposto nelle sue linee generali: ma esso verrà reso noto solo quando il Comitato Generale di Organizzazione avrà delineato meglio i limiti di questa parte del programma, che assume importanza fondamentale.

Dopo l'armistizio, si è presentato subito il problema della data dei Congressi e dell'Esposizione: la questione è senza dubbio assai grave, ma l'accordo è stato rapidamente raggiunto perchè la guerra ha creato difficoltà enormi e comuni.

Affinchè la duplice manifestazione che si sta preparando si compia nelle migliori condizioni e possa conseguire intieramente il proprio scopo, è stato deciso che i Congressi abbiano luogo nella primavera del 1920 (probabilmente nell' aprile); l' Esposizione sarà inaugurata un mese prima del Congresso. Le ragioni che hanno imposto questa delibera sono numerose. Eccone alcune tra le principali.

Non è possibile pensare oggi a trasporti che non siano assolutamente richiesti da necessità improrogabili. I Congressisti incontrerebbero difficoltà enormi per attuare il viaggio a Monaco, forse ancora di passaporti; d'altra parte sarebbe impossibile organizzare l' Esposizione. La smobilitazione dei medici è appena cominciata, per cui una data prossima priverebbe della loro indispensabile partecipazione. Quella degli altri ufficiali è pure limitatissima, e tra di essi vi è buona parte del nerbo di congressisti ed espositori. È infine necessario riorganizzare le Città di Acque ora in abbandono. Si pensi, anche solo in considerazione delle visite da parte dei Congressisti, allo stato degli alberghi devastati dalle occupazioni dei militari!

Nei rapporti della partecipazione italiana dobbiamo rallegrarci che l' epoca sia stata protratta. Tale del resto fu il nostro voto.

Noi abbiamo tutto l'interesse di presentarci ben preparati, perchè i nostri concorrenti faranno ogni sforzo per dimostrare la loro superiorità.

L'Esposizione dovrà avere ogni particolare cura; le stazioni interessate debbono aver tempo per presentarsi degnamente. In questo campo, il compito è assai vasto.

Già ha fatto strada, ad esempio, l'idea di una sezione retrospettiva dell'Esposizione a cui i francesi stanno alacremente lavorando. Noi siamo in posizione più favorevole della loro per raccogliere e presentare un ricchissimo materiale nel campo termale, assai più antico e interessante, di manoscritti, incunaboli e vecchi volumi riferentisi alle nostre acque. È una vera miniera assai preziosa che ci farà grande onore se riusciremo a trarne il materiale: poichè si tratta di far ricerche in biblioteche, archivi, ecc. per portare alla luce le opere che si trovano disseminate un po' dovunque in tutto il Paese: il tempo a disposizione ci sarà di grande aiuto. E già si sta trattando coi competenti, affinchè la sezione retrospettiva italiana riesca degna della fama delle nostre acque. Anche nel campo turistico una retrospettiva può essere da noi affrontata con ottimi elementi.

Basta del resto addentrarsi un po' nell'organizzazione, per constatare quale importanza abbia l'attività da svolgere. Su questo argomento avremo presto occasione di ritornare: intanto il Touring pubblicherà fra breve un fascicoletto in cui metterà in evidenza le origini e gli scopi dei Congressi di Monaco, l'organizzazione svolta in Italia e la composizione dei nostri Comitati, i rapporti esistenti fra di loro, la necessità di coordinare gli sforzi, e così via: alla pubblicazione verrà data grande diffusione per creare nel paese l'ambiente adatto alla nostra partecipazione.

I MOTORI PER L'AGRICOLTURA

Una delle arti nelle quali rimane ancora grandemente in uso il motore animato (uomo o quadrupede), è indubbiamente quella dell' agricoltura.

Il nostro Paese non fa eccezione alla regola, anzi la conferma più che mai; il bipede intelligente condivide spesso aspre fatiche col nobile cavallo o col pio bove, o col sobrio asinello, mentre motori di ogni specie si sono diffusi rapidamente a sostituirli in altri campi dell'umana attività.

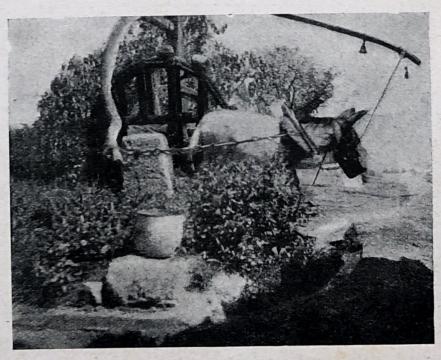
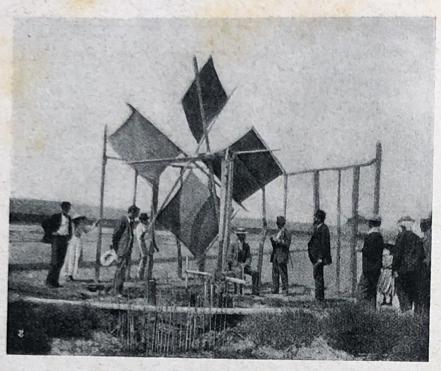
Quali le cause? Complesse e varie certamente ma, in primo luogo, le condizioni dell'ambiente fisico ed economico, in non pochi casi adatto a mala pena all' esercizio di un'agricoltura semipastorale; in altre località la negligenza di latifondisti che non seguirono il progresso, lasciando i loro contadini nell'ignoranza e nel misoneismo; il frazionamento della proprietà terriera che impediva acquisti ai singoli proprietari, mentre l'idea della cooperazione e dei Consorzi per l'esercizio collettivo di macchine tardava a farsi strada; scarsezza d'incoraggiamenti concreti a chi avrebbe voluto dedicarsi allo studio e alla produzione di macchine agrarie; il buon mercato del lavoro umano e di quello animale; la giacitura non pianeggiante di molta parte dei nostri terreni, e via dicendo.

L'agricoltura nostra, rimasta lungamente nell'ombra, non ha attratto che scarsamente la grande industria meccanica, la quale si dedicò di preferenza alla produzione di motori e macchine per altri usi, pur spesso battendo vie più difficili e aleatorie; solo in qualcuno dei maggiori stabilimenti si crearono reparti di macchine agricole, destinati molto spesso a far da volano regolatore degli altri reparti a seconda delle richieste di produzione.

Piccoli fabbricanti, sprovvisti di mezzi finanziari e di coltura meccanico-agraria, si sono spesso cimentati, senza alcun beneficio loro nè del prossimo.

Intanto l'Estero riusciva a farsi strada, gettando annualmente sul nostro mercato le sue macchine, che si sono poi affermate.

E mentre, per legge di progresso e per la propaganda instancabile dei nostri pionieri agrari, si otteneva una certa diffusione dei mezzi meccanici, molti milioni andavano alle Nazioni fornitrici.

In seguito l'urbanismo, che attira le masse lavoratrici dalla campagna alla città, con l'attrattiva di migliori compensi e di vita più comoda, ha fatto sentire la penuria di

IL BIPEDE INTELLIGENTE CONDIVIDE SPESSO ASPRE FATICHE COL SOBRIO ASINELLO (MANEGGIO CON ASINO CHE MUOVE UNA NORIA PER IRRIGAZIONE - SARDEGNA).

DISCENDENTI DAI VECCHI MULINI A VENTO....
(MULINO A VENTO PRIMITIVO PER POMPARE L'ACQUA MARINA NELLE SALINE DI PIRANO - ISTRIA, 1897).

braccia per i lavori agricoli; le pretese accresciute dei contadini, la necessità di intensificare la produzione e di produrre a miglior mercato per sostenere la concorrenza dei prodotti agrari stranieri sui mercati interni e all'estero, hanno aumentato la convenienza dell'impiego di macchine.

Quelle a mano sono indubbiamente utili, nelle nostre piccole aziende, per sgranare, seminare, trinciare, spolpare, perchè risparmiano personale e dànno buon lavoro; lo stesso si dica di quelle azionate da quadrupedi.

Ma la guerra, scatenatasi con la ben nota violenza, mentre strappava uomini e quadrupedi al lavoro dei campi, avrebbe richiesto una intensificazione nei prodotti della terra.

Lo sanno tutti e ne sono rimasti convinti da quando le limitazioni dei consumi e l'aumento enorme dei prezzi hanno fatto sentire il loro peso, iniziando una corsa vertiginosa al rialzo.

Da allora l'argomento di una più razionale agricoltura con più largo impiego di macchine ha appassionato molti; le previsioni pel dopo guerra lasciano sperare pel produttore un miglioramento in fatto di mercedi ai contadini e di disponibilità di braccia, ma non molto notevole, dato il numero di caduti e di invalidi permanenti che appartengono alla classe dei contadini; la trasformazione di altri in operai; le richieste di emigrazione che si prevedono dall'estero, dove la nostra mano d'opera sarà più che mai apprezzata. Si aggiunga l'impoverimento del nostro patrimonio zootecnico, del quale tanto si è parlato in questi ultimi tempi e si vedrà subito che, oltre alle macchine *mosse*, si deve provvedere all'impiego di quelle *motrici*, poichè i motori animati sono diminuiti di numero.

I *motori a vento* hanno trovato scarso impiego da noi, perchè d'uso intermittente e vincolato a certe zone; servono generalmente per sollevare acqua da irrigazione o da abbeverare.

Discendenti dai vecchi mulini a vento, si sono modernizzati nella forma consistente in una ruota metallica, di limitato diametro, con molte pale leggere, girevoli, oltre che sul proprio asse, su un altro asse ad esso perpendicolare, per adattarsi alla direzione del vento; i supporti sono costituiti da torri

.... MULINI A VENTO, SI SONO MODERNIZZATI....
(MULINO A VENTO PER MUOVERE UNA POMPA ALIMENTATRICE DI ABBEVERATOI NELLA MAREMMA TOSCANA).

molto alte, in traliccio di ferro o di cemento armato.

I motori elettrici hanno trovato preferibilmente applicazioni nelle industrie agrarie, con impianti fissi; ve ne sono però anche di trasportabili su carri, specialmente per l'aratura funicolare; in tali casi, se l'azienda non è già provvista a bassa tensione, occorre un trasformatore che riceva corrente ad alta tensione da qualche linea vicina e la trasformi nel modo voluto; detto trasformatore trova posto sullo stesso carro del motore.

Motori idraulici, ancor più di quelli elettrici, sono rimasti impianti fissi, trasformandosi dalle vecchie ruote lente di grande diametro alle piccole e veloci turbine moderne.

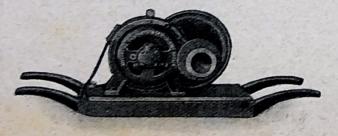
Analogamente grossi *motori ad olio pesante* servono in punti fissi di lavoro.

L'agricoltura richiede invece, per le sue varie operazioni, più che altro *motori locomobili,* cioè trasportabili e, con le recenti applicazioni alla lavorazione del suolo, *locomotori,* cioè capaci di trasportarsi e trasportare a rimorchio.

Il vapore, che ha reso tanti benefici all'umanità e contribuito al progresso generale del mondo, trovò pronta applicazione nelle locomobili oramai tradizionali e nelle locomotive stradali; per molto tempo furono importate dall'Estero e poi se ne cominciò la costruzione anche in Italia; ma le potenti ditte straniere hanno sempre mantenuta forte la concorrenza.

Per poco che uno sia stato in campagna, avrà visto le locomobili dalla caldaia cilindrica variopinta, dal lungo fumaiolo con la rete parascintille, dalle grandi ruote e dal lento volante.

Così pure le locomotive stradali, da esse derivate, assai pesanti, con le ruote posteriori motrici e guidate come gli automobili, sono visibili specialmente in pianura.

I pregi di tali macchine sono noti: robustezza, elasticità di funzionamento, facilità di controllo, possibilità di marcia anche con la motrice logora, costo limitato del combustibile.

MOTORE ELETTRICO.

I MOTORI ELETTRICI ....
VE NE SONO ANCHE DI TRASPORTABILI SU BARELLA.

Di contro, si hanno difetti notevoli e cioè: peso grande in confronto alla potenza (una locomobile di 10 cavalli pesa da 40 a 50 quintali), combustibile ingombrante e soggetto a sperpero; depauperamento dell'insieme dovuto all'acqua impura che si trova di solito in campagna; ingombro e scartamento eccessivo per le piccole strade e i deboli ponti; difficoltà di trasporto relativo, necessità di personale patentato e di visite periodiche di speciali periti, danni gravissimi in caso di accidenti, il tempo per la messa in pressione (circa un'ora); spreco di combustibile alla fine del lavoro e nelle soste, lunghe riparazioni in officine meccaniche nel caso di guasti alla caldaia.

Il motore agricolo, locomobile o locomotore, deve essere invece leggero, pronto al funzionamento istantaneo, facilmente trasportabile anche in zone montuose; maneggiabile da persone non patentate; di potenza elevata con peso e volume piccoli; le sue parti ricambiabili senza bisogno d'officina; limitato il consumo d'acqua.

Prima della guerra si erano fatte prove in forma di concorso, che servivano a tener desta l'attenzione degli studiosi e dei fabbri-

canti sui nuovi *motori a combustione interna* (1), funzionanti a petrolio, a benzina, olio pesante e, qualche volta, a gas povero. Il tipo a cilindri orizzontali non ebbe la preferenza, se non in qualche caso; le alte velocità (superiori ai mille giri al minuto primo) scomparvero; il raffreddamento ad acqua si impose, mentre quello ad aria non diede risultati soddisfacenti, nemmeno per le più piccole potenze.

Venuta la guerra, cessò l'importazione delle macchine a vapore dalla Germania e dall'Austria - Ungheria; diminuì anche dagli Stati dell'Intesa; l'uso divenne meno conveniente per la scarsezza del carbone, che si dovette sostituire con legna.

In pari tempo alcune fabbriche nazionali ebbero assorbita la loro attività dalla produzione di materiale bellico, mentre prendeva grande sviluppo la costruzione dei *motori a benzina* per uso automobilistico e d'aviazione.

MOTORI ELETTRICI TRASPORTABILI SU CARRO.

Le circostanze hanno favorito quindi la preparazione di tali motori anche per impiego agricolo, motori che, applicati su leggeri carrelli a quattro ruote, hanno dato ottime locomobili, adatte per fondi piccoli e grandi, in pianura e in collina.

È ormai accettato il tipo a cilindri verticali (uno, due o quattro) a seconda della potenza, che va dai 5 ai 25 cav.; fra 3 e 15 cav. il motore pesa dai 100 ai 260 kg.; il carrello, di circa 4 quintali, è sufficientemente robusto.

L'acqua per il raffreddamento è contenuta in un serbatoio, posto sul carrello, collegato al motore con due tubi, in modo che l'acqua possa entrare nella parte inferiore della camicia ed uscire dalla parte superiore ritornando al serbatoio. La circolazione è mantenuta molto attiva con una pompetta, azionata dal motore.

Il personale si trova facilmente, poichè l'entusiasmo suscitato dagli automobili e motociclette ha spinto parte del pubblico a conoscere tali motori; molti vi si sono dedicati in occasione della guerra e saranno disponibili al congedamento delle milizie.

Il trasporto da un punto all'altro dell'azienda può esser fatto anche da persone, dato il piccolo peso di tali locomobili; il riempimento di olio e benzina si fa alla partenza, poichè i serbatoi sono sufficienti per una giornata di lavoro.

L'avviamento è pronto e l'arresto permette la cessazione di ogni consumo. In rimessa occorre poco spazio; l'eventuale ricambio o maneggio di parti può essere fatto da un solo operaio.

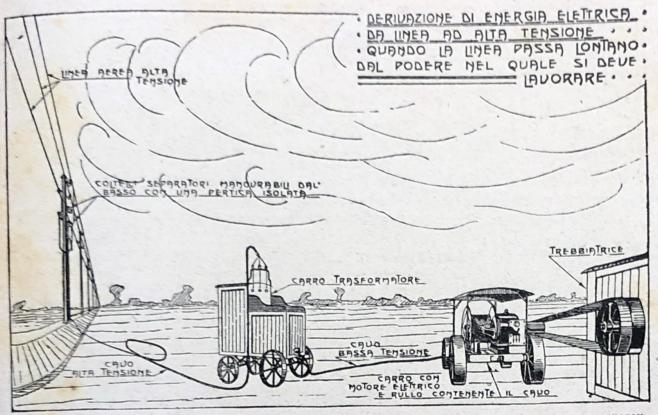
Ma, si dirà, esiste tuttavia la convenienza economica, data la differenza di costo tra il carbone e i carburanti? Riferendoci ai tempi di pace, poniamo che il carbone venga a costare L. 0,05 al kg. e la benzina (che è più cara del petrolio) L. 0,70. Nel caso di una locomobile a vapore, avremo un consumo di 3 kg. di carbone per cavallo-ora; nel caso di una locomobile a benzina, il consumo sarà di kg. 0,400 per piccole potenze.

Nelle seguenti due tabellette si raccolgono cifre e osservazioni per una potenza di 10 cavalli e 10 ore di lavoro:

Locomobile a vapore.

Prezzo d'acquisto	L.	7.000.—
Consumo carbone (kg. 300) . .	»	15.—
Un conduttore patentato . .	»	6.—
Un aiutante	»	4.—
Lubrificanti e cenci	»	3,50

Per il trasporto: 2-3 quadrupedi.

(1) Rammentiamo fra i più importanti i concorsi di aratura meccanica e di motori agricoli indetti all'esposizione di Parma nel 1913 in collaborazione del T. C. I. colla Federazione Italiana dei Consorzi Agrari e con la Cattedra Ambulante di Agricoltura di Parma.

OCCORRE UN TRASFORMATORE CHE RICEVE CORRENTE AD ALTA TENSIONE DA QUALCHE LINEA VICINA E LA TRASFORMI. (APPLICAZIONE ALLA TREBBIATURA).

Il trasporto è malagevole perchè il baricentro è alto; il peso rende pericoloso il passaggio sui piccoli ponti, spesso mal tenuti.

Locomobile a benzina.

Prezzo d'acquisto	L.	3.000.—
Consumo combustibile (kg. 40)	»	28.—
Un motorista	»	5.—
Lubrificanti e cenci	»	1.—

Per il trasporto { 2-3 persone oppure un quadrupede.

Il trasporto è sempre facile e sicuro per la stabilità della costruzione (baricentro basso) e per il peso limitato.

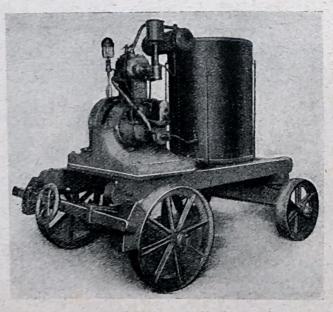
Si vede quindi che, di contro alla differenza di L. 13 in più per il costo del combustibile, stanno i seguenti risparmi a favore del motore a benzina:

L. 5 per il personale;
L. 2,50 per i lubrificanti, ecc.

L'ammortamento è di circa la metà, considerando eguale la durata. Inoltre si è parlato di benzina, che ha finora avuto una certa preferenza, data la miglior combustione in confronto al petrolio; però si è ormai giunti a un soddisfacente impiego anche di esso, che costa sempre meno della benzina.

Le Case costruttrici di motori a combustione interna hanno acquistato ottima esperienza negli ultimi anni; tengono pronti impianti grandiosi e porteranno senza dubbio una concorrenza vittoriosa sul vapore nell'agricoltura del nostro Paese, cominciando dai prezzi di vendita.

Il tipo generalmente accettato è quello a quattro tempi; troppo noto perchè si ricordi il suo funzionamento: ne vedremo varie forme e varie applicazioni, con relativi dettagli, in un prossimo articolo *sull'aratura meccanica.*

Ing. ANGELO ALPE.

MOTORI A BENZINA.... CHE APPLICATI SU LEGGERI CARRELLI A QUATTRO RUOTE, HANNO DATO OTTIME LOCOMOBILI.

I BOSCHI DELLA VAL NAMBRONE.

PER IL PARCO NAZIONALE DELL'ADAMELLO.

Dall'ing. ten. Sardagna, trentino, valoroso nostro ufficiale volontario di guerra, riceviamo questa nota interessante:

Chi scrive queste brevi note ha accolto col vero entusiasmo del turista e dell'alpinista appassionato la proposta dell'illustre concittadino Giovanni Pedrotti, di creare in Trentino due « parchi nazionali », esposta e riassunta da L. V. Bertarelli nel numero di gennaio 1919 de *Le Vie d'Italia*.

Con quell'articolo si è brillantemente aperta la discussione sulla proposta presentata nelle sue linee generali, e in particolare su quello studio di dettaglio, che dovrà per l'avvenire del turismo e per lo sviluppo d'una sana educazione sportiva e d'una larga divulgazione di coltura, condurre al più presto all'attuazione del magnifico progetto, facente parte di un programma più vasto di alto interesse nazionale.

Dopo sì autorevoli relazioni, una conferma od illustrazione circa l'opportunissima scelta, la selvaggia bellezza, la ricchezza di fauna e di flora delle regioni proposte, potrebbe essere ritenuta inutile; piuttosto, per la conoscenza personale che ho di buona parte delle zone montane che dovranno costituire i due parchi progettati, vorrei esprimere qualche pensiero a complemento od a maggior dettaglio delle grandi linee già tratteggiate nell'articolo citato.

E veniamo al Parco del Trentino occidentale, a quello cioè comprendente le alte valli del Gruppo Adamello-Presanella. I confini proposti dal Pedrotti abbracciano indubbiamente le due più belle, caratteristiche ed imponenti vallate del gruppo, la Val Fumo e di Daone (alta valle del Chiese) e la Valle di Genova (alta valle del Sarca).

Ma un'aggiunta opportuna potrebbe essere suggerita.

A nord-est della valle del Sarca ve n'è un'altra, meglio si direbbe un bacino, quello del Sarca di Nambrone, piccolo territorio di circa 40 kmq., non meno incantevole, selvaggio e interessante delle due

INTERNO DEL RIFUGIO SEGANTINI, DELLA S. A. T. (SULLA PARETE IL RITRATTO DI SEGANTINI).

valli precedenti, se pure forse inferiore ad esse per ricchezza e varietà di flora e di fauna.

La sua contiguità al confine nord orientale del progettato parco e la mancanza assoluta in esso di centri abitati, lo rendono particolarmente indicato a formare un attraente complemento del parco stesso.

La linea di confine della regione è all'incirca la seguente: Vetta della Presanella, Cima d'Amola, Cima di Scarpacò, la dorsale di spartiacque per il Corno Giner, Cima di Baselga, Monte Serodoli, Monte Cantone, Doss di Fò, una linea quasi retta dalla Quota 2157 dello sperone sud-est del Doss di Fò per il ponte di Faipeda (Quota 1072) alla Cappelletta di S. Stefano (Quota 858 - sbocco Val di Genova); di qui la cresta divisoria fra Val d'Amola e Val di Nardis sino alla vetta della Presanella per il Monte Ceridolo, Costone di Nardis, C. Quattro Cantoni, e M. Nero.

La Val di Nambrone è diretta quasi esattamente da nord a sud e dal solitario laghetto di Nambrone (2462 m.), situato alla testata della valle in un grandioso e suggestivo anfiteatro roccioso, allo sbocco in Val di Nambino, è lunga circa km. 8 1/2.

Il bacino d'Amola e quello dei laghi di Cornisello sono invece orientati da ovest a est, e versano nella Valle di Nambrone con magnifiche cascate e rapide, superbamente incorniciate da flora meravigliosa, le loro abbondanti acque, alimentate nell'alte testate delle valli, dalle vedrette d'Amola e di Cornisello, degradanti dall'elevata dorsale, che dalla vetta della Presanella (metri 3564) va quasi in direzione nord, sino alla C. di Scarpacò (m. 3329).

Alpinisticamente la Val d'Amola è il più interessante dei tre bacini. Ascensioni di prim'ordine sono la Presanella per il Monte Nero (m. 3240) e il M. Bianco (m. 3368), la Cima d'Amola (m. 3277), la Cima Cornisello (m. 3160), la cresta della Cima Quattro Cantoni (m. 3017), dal Passo omonimo (metri 2748) alla Bocchetta di M. Nero (metri 3078). In questa valle, alla base della grandiosa morena frontale della vedretta d'Amola, v'è l'unico rifugio dell'intera regione, la Capanna Segantini (m. 2500 circa), della Società Alpinisti Tridentini.

Questo è pure il punto di partenza più comodo per le escursioni nella contigua valle di Cornisello, sommamente pittoresca ed interessante per i numerosi e caratteristici laghetti d'alta montagna, fra i quali, notevoli per selvaggia e vergine bellezza, il lago Vedretto (m. 2588) ed il Lago Nero (m. 2252).

Prima della guerra la regione era assolutamente priva di strade; una mulattiera,

più o meno possibile, portava fino al Pian d'Amola (m. 1338), magnifica conca racchiusa fra alte pareti rocciose, ricoperte di vegetazione fino quasi all'inverosimile, ove il Sarca rallenta la sua precipite corsa a valle, in un tranquillo mormorio di acque quiete, fra pascoli e prati smaglianti dei bei colori vivi dei fiori d'alta montagna, e boschetti di conifere sparsi qua e là nella piana.

Questo primo quadro, che si presenta a chi visita la regione, è di una bellezza selvaggia, e d'un effetto pittoresco incomparabile.

Di qui sentieri malagevoli ed appena tracciati conducevano nell'alta Valle di Nambrone, sino al Passo omonimo (m. 2450), e nei bacini d'Amola e di Cornisello, sino alle ultime malghe o baite.

È possibile, ma poco probabile, data l'ubicazione della regione, che la guerra abbia portato notevoli mutamenti in fatto di viabilità.

Ad ogni modo, una buona strada carrozzabile che colleghi la Val di Genova col Pian d'Amola, cuore del piccolo territorio, non è opera difficile, nè eccessivamente costosa.

Come già si disse, l'essere tale zona completamente disabitata renderà abbastanza semplice l'attuazione del regime di Parco Nazionale.

Con l'aggiunta del bacino del Sarca di Nambrone il Parco del Trentino occidentale verrà ad abbracciare quasi completamente anche il magnifico alto massiccio della Presanella, vetta massima dell'intero gruppo.

***

Il decreto di costituzione dei due parchi nazionali nel Trentino, dovrebbe, per trar profitto appieno della loro speciale situazione in rapporto ai caratteri amministrativi, seguire al più presto la legale e ufficiale annessione della Provincia di Trento al Regno d'Italia.

Se altri e gravissimi problemi possono preoccupare ed assorbire l'attività del Governo in questi e nei prossimi giorni, il provvedimento richiesto non è certo di tale natura od entità, dal dover distogliere anche minutamente i nostri uomini di Stato dalla risoluzione degli attuali poderosi ed urgenti problemi economici e politici.

Si tratta per ora della semplice affermazione da parte dello Stato di un diritto speciale sui territori proposti e di stabilire la effettuazione graduale della reale azione di Stato, senza per ora entrare in dettagli, certamente laboriosi e non semplici sulle modalità di detta attuazione.

In sostanza, per gran parte dei territori proposti non si tratta d'altro che di conservare un regime, già stabilito ed attuato dallo Stato austriaco colla rigorosa e razionale disciplina forestale e col non meno assoluto divieto di caccia.

Queste due misure costituiscono infatti il primo principio per la graduale trasformazione di una regione a « Parco Nazionale ».

Ing. SARDAGNA.

LE VIE D'ITALIA nel 1918 hanno pubblicato 768 pagine di studi sugli argomenti più vivi del turismo nazionale, dell'industria del forestiero, del prodotto italiano in quanto sia collegato al turismo.

La diffusione del periodico continua ad aumentare: esso è ora considerato come una lettura dilettevole ed istruttiva per gli uomini colti, che trovano opportunamente volgarizzate infinite questioni di vita italiana del più alto interesse.

Gli egregi Consoci, che ancora non hanno rinnovato l'abbonamento scaduto il 31 Dicembre sc., si affrettino ad inviare la piccola somma di **L. 7,25** e cerchino di procurare nuovi aderenti a questa interessante pubblicazione del T.C.I.

IL TOURING CLUB ITALIANO
E LA SARDEGNA.

Eccovi un articolo vivace, schietto, ardente, sincero ed animato da un grande amore per la bella ed eroica terra di Sardegna. Nessuno poteva forse permettersi tanta sincerità intorno alla grande Isola, come l'Autore: un lombardo che di essa si è fatto una seconda patria; che vi vive da oltre sedici anni, studiandone le antichità con la tenacia della scienza e il calore dell'artista: Antonio Taramelli, figlio dell'illustre geologo. A lui è anche dovuto un largo contributo al lavoro per la nostra Guida della Sardegna, e la sua parola, anche dove parrà un po' spietata, è volta soltanto al bene dell'Isola, che vorremmo vedere all'altezza che merita, anche turisticamente, perchè tutti gli italiani, visitandola, imparassero ad amarla per le sue caratteristiche bellezze, come già la venerano per l'eroismo de' suoi figli.

L'ASSOCIAZIONE principale turistica nazionale ha compiuto ora un'opera d'amore, oltre che di studio, pubblicando la « Guida della Sardegna », mercè le infaticabili energie di L. V. Bertarelli.

Della Guida abbiamo discorso altrove; essa è fatta con amore e con molto buona volontà. Ha indubbiamente qualche lacuna, alcuni difetti, qualche errore ed un poco di squilibrio fra certe parti; ma, così come è, è una cosa veramente grandiosa, è un legame tra la Sardegna ed... il mondo, è, diremo meglio, un istmo d'amore e di benevolo desiderio che il Touring ha gettato attraverso al profondo Tirreno, ed attraverso al non meno profondo mare di ignoranze e di diffidenze che separava la bruna terra di Sardegna dalla materna Italia. È un invito a visitare la Sardegna, invito cortese, di cui i sardi debbono essere grati e lusingati, tanto più che già si vedono i segni di questo dolce richiamo nei primi « turisti » che traggono, pur tra gli incomodi del momento, a svernare a Cagliari.

Ma se il turismo è un sentimento, esso è anche un affare, e negli affari è necessaria la franchezza, in nome della quale scrivo queste pagine che spiaceranno a taluni, ma ch'è unico mio dovere scrivere, salvo ripetere con Socrate ai miei avversarii: « batti, ma ascolta ».

La Sardegna è preparata al turismo? La risposta è varia; tre persone diverse, secon-

UNA SPOSA (COSTUMI DI NULE - SASSARI)
(Da un quadro di G. Biasi).

do la loro « mentalità », vi potranno rispondere nel medesimo momento: moltissimo, discretamente, niente del tutto.

C'è da rimanere interdetti. E la vantata ospitalità sarda? E la cortesia tradizionale dei sardi? Tutto sta bene; ma l'ho detto, il turismo è un sentimento ed un affare, è un fattore economico che risponde a fattori economici ed intellettuali recenti ed antichi e li rispecchia, perciò non possiamo, parlando del turismo in Sardegna, prescindere dal considerare la cosa oltre che dal suo lato sentimentale, che è il più simpatico, anche dal lato economico, che è il più serio ed il più grave.

Bisogna cioè considerare il turismo, nei suoi differenti aspetti, come una parte di quel programma del dopoguerra, che deve entrare sùbito in azione per la Sardegna, che, mi duole il dirlo, non è ancora spuntato, o non è spuntato organicamente nella mente dei sardi, e neanche dei loro dirigenti; programma che deve essere impostato seriamente e, soprattutto, non sulla base delle solite rifritture di frasi « Sardegna abbandonata, Cenerentola, dimenticata », che ormai stomacano anche le bronzee statuette protosarde del Museo Nazionale. Bisogna che alla straordinaria virtù dei sardi sulle trincee della patria corrispondano virtù straordinarie di sardi nelle trincee, pure altrimenti pericolose, della vita civile. In questa lotta di trincee... civili non vi devono essere imboscati....

Ma torniamo al turismo in Sardegna. Come si viaggia, come si vive, come si mangia in questa Sardegna che voi, Touring Club Italiano, ci invitate a vedere?

La risposta è interessante, e dipende anzitutto dal numero di coloro che sentiranno questo invito, e dipende anche dalla loro educazione e dalla loro, diciamolo ancora, « mentalità ». Interrogate in proposito dieci viaggiatori che lasciano la Sardegna col postale di Golfo Aranci, quattro sono commessi di grandi ditte continentali: essi non vi risponderanno che con un grugnito sottolineato da uno sguardo rivolto al cielo; due sono impiegatelli trasferiti, e vi diranno: « Per carità, non me ne parli, ricomincio solo ora a vivere! ». Un altro paio di viaggiatori sono sardi, i quali, giovanotti e studenti, vi diranno che vanno in continente a... studiare ed a divertirsi, e che non pos-

sono più vedersi « mancu pintaus » nel loro paese; resta, semplice e austero, un pastore, che invece vi dirà che non c'è nulla di bello nè a Roma, nè a Firenze e tanto meno a Milano, « con cudda nebbida », in confronto alla tanca solitaria, profumata di cisti, e di murdego, sotto la dentata, ferrigna giogaia del suo Limbara. Resta l'ultimo, un « idealista », che vi dirà: « Vegno di loco, ove tornar disio ».

Concludendo dunque... la Sardegna è una terra che vanta 22.000 e più chilometri quadrati, dove c'è di tutto, del bello, del brutto, del pittoresco e del desolato, del buono e del cattivo; ci sono asprezze e dolcezze di clima, come vi sono anche asprezze e dolcezze di abitatori. Come l'esperienza insegna a governarsi per le asprezze del clima, così anche la prudenza e la saggezza insegna al vero « turista » di regolarsi saggiamente nel suo viaggio in Sardegna.

Ma per quanto il turista si sappia governare e regolare, la Sardegna è o non è preparata a un'escursione, anche piccola, di visitatori continentali? Stringiamo i nodi e diciamo subito: La Sardegna, che ha tanta copia di bellezze, tanta somma di cose interessanti, non è affatto preparata per il turismo. Anzi è al vero antipodo di quello che si dice « preparazione al turismo », tanto è vero che, in genere, i sardi ignorano e turismo e turista e Touring Club: anzi un vero sardo, un sardo che si rispetta, con « berritta e costume » non crede che sia serio « andai girendi commenti unu maccu », di terra in terra, per il solo gusto di vedere, senza avere da comprare vacche o porci, senza avere da « fiancare nelle costole » alla gente cotonine di Milano e amari tonici, macchine da cucire o grammofoni o trebbiatrici... tedesche, senza avere, in una parola, qualcuno di quegli affari serii, per i quali il buon sardo spesso vende per settanta quello che vale cento e compera per 50 quello che vale uno.

Il sardo, sognatore e contemplatore per eccellenza, cortese nell'animo suo, quanto e più di qualunque altro italiano, ha una psicologia speciale rispetto al viaggiatore: lasciatelo dire a me, che ho sedici anni di viaggi in Sardegna e che ne ho viste di tutti i colori, ma, in genere, colori tutti egualmente belli e simpatici... Il sardo non ama di essere abbandonato, disconosciuto, tra-

UNA SPOSA (COSTUMI DI NULE - SASSARI)
(Da un quadro di G. Biasi).

scurato, ma però non fa nulla per essere curato, conosciuto e visitato. Il forestiere, quando non è un ospite individuale, allora trattato come un principe, è sempre « unu segament'e conca » vulgo « rottura di stivali »; bisognerà tuttavia che nella testa sarda entri un pochino che, se la Sardegna vuol essere proprio Italia, bisogna che permetta che l'Italia diventi un pochino Sardegna e che la fratellanza di sangue e d'armi e di gloria che si è stretta indissolubile sul Carso, sul Grappa, sul Piave, si rifletta in fraternità vera di vita civile. In questo senso il turismo esercita la sua funzione; non per nulla la nostra Associazione distribuì migliaia e migliaia di copie della « Guida della Sardegna » ai soldati sardi della « Reggio » e della « Sassari » perchè quella giovinezza eroica si facesse poi l'annunciatrice ascoltata di questa aurora novella di lavoro e di pace, di fraternità intima, indissolubile nel lavoro e nelle vie maestre della vita.

Ho detto che la Sardegna offre al visitatore le più svariate bellezze, offre tale materia di dilettosa contemplazione da non essere inferiore a nessuna delle regioni del Mediterraneo.

Oso dire che come elemento naturale di bellezza essa ne possiede quanto la Corsica, che pure in questi ultimi anni, precedenti alla guerra, attrasse già una corrente di visitatori sempre maggiore.

Anzi, è appunto il confronto tra le condizioni del turismo in Sardegna e quelle della Corsica che mi ha consigliato a scrivere questo coraggioso articolo, nel quale dico pane al pane e vino al vino, nel quale addito senza reticenza i mali di Sardegna che sono molti, nel desiderio ch'essi siano riparati. Non si crea di punto in bianco un turismo in Sardegna, come di punto in bianco non si può creare una Sardegna pronta per il turismo. Questa non è che una faccia della civiltà e questa è generalmente arretrata in tutta la Sardegna, e massime nei suoi centri principali, dove è vecchia la mentalità, che invece è vivace, agilissima in tutti i più oscuri villaggi di Barbagia. Tanto è vero che..., me lo consenta la eletta schiera dei miei moltissimi amici di Sardegna, le città principali sono completamente conquistate dall'elemento isolano, che a poco a poco ha cambiato la faccia ammuffita di quegli ambienti attardati che si racchiudevano entro l'angusta cerchia delle mura medioevali dei capoluoghi. Quindi il turismo dovrà contare in Sardegna, come ovunque del resto, sui giovani, e massime sui giovani delle campagne, e dovrà aiutare a rammodernare corpi ed anime in tutta la fiera isola. Sono appunto i nostri giovani, i nostri cari figliuoli, i nostri allievi di liceo, istituto, università, che, mescolati ai loro fratelli del monte, della pianura e del mare, hanno scritte col sangue le pagine eterne dove leggeranno i posteri la sublime vicenda della più grande Italia. E, come i prodi delle « Frasche » e di mille altri luoghi gloriosi, ci daranno una mano a spazzare l'ambiente psichico sardo, a spalancare finestre, ad aerare il chiuso, così anche a costoro dovremo rivolgerci per mettere la nostra cara Sardegna al passo con i fratelli di tutta l'Italia, nella marcia verso l'avvenire.

Come va che in Corsica, secondo un dato che trovo nella « Renaissance de la Côrse », si ebbe nel 1911 un movimento di 107.400 visitatori mentre per la Sardegna non s'arriva mai al migliaio al massimo? Vuol dire che i sardi ed i loro meccanismi sociali furono incapaci di mettere in evidenza ed in valore i pregi dell'isola, i quali avrebbero rovesciato anche su questa terra una così grande ondata aurifera di forestieri. E sì che l'indole dei côrsi è di gran lunga meno attraente e conciliante di quella dei sardi, e sì che in Corsica noi cercheremo invano fervidi centri intellettuali paragonabili a quelli della Sardegna; indarno cerchiamo oggi, con tutta la buona volontà, messa in opera dalla saggia amministrazione francese, una mente paragonabile a quella di Ettore Pais, di Carlo Fadda, di Giampietro Chironi, per dire dei migliori; invano noi, tra le fiere genti dell'isola sacra alle vendette, cercheremo delle figure militari, delle schiettezze mirabili di Sanna, di Manunta, di Fadda, di Raimondo Scintu, di Casula, di Corrias, per dire solo di alcune delle più salienti di tutta la schiera eroica, che tutta l'Italia, dirò meglio il mondo, ammira ed invidia.

Difficilmente troveremo in Corsica quell'insieme e quella varietà di bellezze naturali, di ricchezze monumentali, artistiche ed archeologiche, di pregi svariatissimi che la Sardegna rivela in ogni sua parte, indarno noi cercheremo quella finezza di ospitalità cortese, quell'equilibrato e dignitoso senso

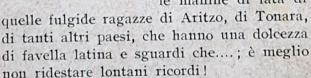
di fraternità umana che è la più italiana di tutte le doti dei veri sardi. Eppure in Corsica si andava a svernare, già prima della guerra, e l'abilità francese farà in modo che ci si andrà dieci volte di più, ora che abbiamo vinto bene questa « grosse affaire » che è stata la grande bufera guerresca.

Perchè questa differenza a danno dei fratelli di Sardegna? Lo dico subito: perchè in Corsica il Touring Club di Francia aveva fatto la sua opera di organizzazione sapiente, la quale aveva dato i suoi frutti sorprendenti. Ora non v'è alcuna ragione al mondo perchè quello che seppe fare l'associazione sorella nell'isola... quasi sorella, non lo sappia fare, altrettanto bene, anzi meglio, il nostro Touring Club Italiano.

Il preambolo è un po' lungo, ma il resto lo sarà meno.

*
* *

.... ARRIVEDERCI, AFFRETTATI A TORNARE ....

Come si viaggia, come si dorme, come si mangia in Sardegna? Oh, santi numi, ci viaggiano migliaia di persone, molte anche mangiano... e bene, moltissime dormono, forse troppo; su ciò non vi è questione; ma questo modo di mangiare, dormire, viaggiare non è quello che il « mondo » è abituato a seguire, e pur troppo ottocentomila sardi non possono imporre la loro mentalità speciale a un numero assai più grande di persone, tanto più quando si è sempre gridato, come fanno i sardi, « aiuto, non abbandonateci »! Se si fa il confronto col modo con cui si vive negli alberghi di continente, dobbiamo dire che in Sardegna si mangia peggio in complesso. E la ragione è evidente. Non ci sono allevamenti di bestiame a scopo di macello, quindi la carne è buona, ma dura; lo stesso dicasi delle galline, che sono di eccellente razza, ma non sufficientemente preparate alla loro fine gastronomica. Non ci sono allevamenti di tutto quel gaietto sciame di volatili che rendono svariata la mensa, manca poi, parlo di albergatori, quel senso di prevenzione, per cui sarebbe tanto facile in una terra fecondissima, come la Sardegna, offrire dei *marrons glacés* in luglio e delle ciliegie e delle albicocche e dell'uva per il pranzo di Natale! E si sa che « su Casteddaiu », il cittadino di Cagliari, è un fine buon gustaio, e la sua tavola, parlo anche dei più modesti operai, è sempre fornita di squisitissimi manicaretti inaffiati di buono, troppo buono, vino del Campidano, e sì che nelle vecchie case di Barbagia « sa meri manna », la padrona grande, vi sa allestire delle marmellate da fare impallidire le più ghiotte produzioni d'America e d'Inghilterra, e sì che mirabili dolci di delizioso ricordo escono dalle manine di fata di quelle fulgide ragazze di Aritzo, di Tonara, di tanti altri paesi, che hanno una dolcezza di favella latina e sguardi che....; è meglio non ridestare lontani ricordi!

Eppure, se voi domandate a quel paradiso di frittelle, che è il cameriere di Golfo Aranci, un po' di marmellata dopo che, esaurito dal mal di mare, toccate il suolo di Sardegna, vi sentite guardato con uno sguardo così benevolmente compassionevole, come se aveste domandato a quell'onesto lavoratore della mensa una collezione di piramidi di Egitto!

Con una semplice parola d'ordine che il buon sardo ascolterà con simpatia e seguirà con quella sua mirabile prontezza e tenacia, il Touring Club Italiano otterrà una vera rivoluzione su questo punto di vista, perchè

.... CARO SIGNORE, NON C'È NIENTE ....

(l'ho detto e lo ripeto) il fiero sardo, il rude sardo, il testardo sardo, il ribelle, il brigante, e chi più ne ha più ne metta, è la più duttile, la più simpatica tempra d'italiano che ci sia sotto la cappa del cielo. Ma bisogna conoscerlo, bisogna conoscere la sua storia, le sue tristi storie di dolori suoi e di errori degli altri, bisogna vivere, come io ne ebbi l'onore altissimo, nella dolce intimità familiare di tante case da Teulada a Santa Teresa di Gallura, da Alghero a Siniscola, per comprendere, per apprezzare tutto ciò che è così caratteristico, così perspicuamente sardo e che prima d'essere sprezzato, deve essere spiegato e compreso. Io qui parlo quasi come figlio di Sardegna, pure sentendomi quanto mai lombardo, quindi credo che tutti mi crederanno sulla parola, perchè per i sardi, come per i lombardi, la parola è sacra.

Quindi anche per questo lato della vita, non c'è nulla da «creare», non c'è che da riordinare e come oggi si dice, tanto male, *organizzare!*

Non si pensi che il Touring debba o possa organizzare dei grandiosi alberghi uso Touring a Maloja o neppure a Brunate, di quegli alberghi che sarebbero delle oasi di raffinata modernità in quattro o cinque punti dell'Isola, alle quali si dovrebbero poi convogliare, in teorie polverose di autobus, turisti insardellati e incretiniti sotto l'insegna di una qualunque Agenzia. Lungi da noi questa deformativa e ridicola faccia del turismo che fu tanto cara a quei buoni borghesi di Pontarcy, che erano i tedeschi «ante bellum», e che presso di noi non s'incontrano più che nei ferragosti milanesi e nei treni *tropea* reduci dai Colli Albani. Il Touring incoraggerà certamente dei buoni alberghi a Cagliari, Sassari, Golfo Aranci o Terranova che sia, e Macomer, ma si guarderà bene dall'incoraggiare che si snaturi il simpatico carattere dell'ospitalità sarda che dovrà essere regolata saggiamente, ma mantenuta come si manterranno, a cura gelosa del Touring, tante cose che il sardo evoluto e cosciente non ama più e che pure sono la cosa più bella che ebbe la Sardegna.

Non sarà possibile, quando i vagabondi turisti saranno un centinaio o due di migliaia, e quando essi rappresenteranno per la Sardegna un utile netto di qualche dozzina di milioni, — cioè un'altra fonte di ricchezza come le miniere — non sarà possibile, dico, che si faccia ricuso a quella dolce ospitalità sarda che costituisce un ricordo incancellabile per qualunque visitatore della Sardegna. Si dovrà perciò, perchè le cose vadano bene, nel migliore dei mondi possibili, organizzare un semplice servizio, che io ho ideato anche nei suoi più minuti particolari funzionali, e che è quello che si dice la *camera del forestiero*, posto sotto il patrocinio ed il controllo supremo del Touring. Quindi, niente governo. Il governo, cari amici di Sardegna, abituatevi a lasciarlo stare; dovete esigerlo buono, o almeno un poco meno cattivo del solito, ma, quanto al resto, lasciatelo fare, non disturbatelo, come è vostro costume, ogni momento, con inezie, con lagni, con disdegni, e soprattutto non frignate, domandando un bottone, quando vi spetta un paio di pantaloni, o domandando un treno quando vi spetta una rinnovellata e saggia politica ferroviaria!

Ora è questione di insegnare ai buoni sardi che si può fare dell'eccellente formaggio, come quello sardo di Bortigali, di Sinnai, di Desulo... di tutta la Sardegna e trovare il modo di renderlo un poco meno puzzolente, come sanno fare tanto bene gli olandesi, gli inglesi ed i nostri lombardi; si deve anche insegnare che si può essere intrepidi e lavarsi per bene il corpo visibile ed invisibile; che si può essere eroici ed au-

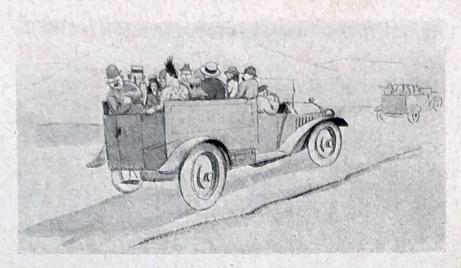
steri e mantenere le proprie città e villaggi in condizioni più pulite di quanto ora avviene; che si può esser, infine, fieri come hidalghi o come patagoni, ma ascoltare il buon consiglio dell'amico che parla per il vostro bene. Anche per il turismo, come per tutti i lati della vita sarda, la questione si riduce a questa formula principale: risparmio di tempo, risparmio di tutto e nessun risparmio di scopa. Scopa, scopa e scopa in alto ed in basso, scopa negli uffici e nelle stalle, nelle ex-reggie e nelle capanne, scope materiali e morali, e orari precisi che mettano in moto i poltroni ed i gaudenti, squilli di diana che agitino le gambe, e facciano tremolare le pancie deformi dei «panzoni», squilli di diana che rompano l'alto sonno delle teste, squilli di diana che ai dissueti orecchi gridino: Italia, Italia!

IN TEORIE POLVEROSE DI AUTOBUS, TURISTI INSARDELLATI ....

Non c'è altro da fare: una sveglia da lire 3,95, una scopa di «murdegu» con manico di frassino, utile a più scopi, ed un po' di buon umore, ambrosiano, trasteverino, zaneise, o casteddaiu che sia; e con questo il turismo ha risolto il problema che sembra così difficile.

Dimenticavo una cosa. Ci vuole anche la bestia... uomo, che monti la sveglia, che adoperi la scopa a più scopi, che abbia sempre del buon umore; ma il nostro Touring, la prima associazione della nazione, saprà trovare nella sua famiglia, fervida ed operosa, migliaia, diecine di migliaia d'uomini pronti a fare il cireneo per un breve periodo di tempo. Perchè non sarà questione che di mesi. Se il Touring emette la sua parola d'ordine, io sono sicuro che l'agile mentalità sarda si metterà subito al corrente e per Calendimaggio l'opera della «touringclubizzazione» della Sardegna sarà un fatto compiuto.

In che cosa consiste quest'opera, questa panacea o cerotto per una parte di *Sardigna?*

La vasta Sardegna è un mondo complesso; ci sono più Sardegne, che la natura ha poste una accanto all'altra, ma nessuna intima unione tra esse. Il Gallurese se ne infischia dei Maureddus del Sulcis, quasi altrettanto come questi se ne infischiano dei fieri Algheresi, anzi, dirò meglio, se può far loro qualche dispetto è felice, perchè sangue e storia, clima e prodotti sono affatto diversi. E in nessun luogo come in Sardegna è vero che la terra «simili a sè, gli abitator produce»: *pocos locos y malunidos*, disse l'astuto monarca Carlo V, che bene conosceva i suoi sardi fedeli e buoni; ora noi dobbiamo anche, per mezzo del Touring, fare in modo che i sardi non siano più in pochi, non siano più incolti, e soprattutto non siano più disuniti. Strette di mano e pugni sulla cervice sarda faranno più che le solite leggi e i non meno inutili regolamenti, tanto cari ai forensi, per introdurre in Sardegna quella divina armonia che, dal brutale popolo di Cartagine unito col fiero etrusco obeso, venne 2400 anni or sono per la prima volta bandita.

Anche l'ordine, virtù italiana per eccellenza, insieme con l'armonia, darà vita alle dormienti cose, ed un'aura di felicità confidente tornerà ancora a risplendere sulla Sardegna, come ai bei tempi d'Olbia, la felice, come ai tempi di Traiano, come ai tempi di Pisa, come ai giorni di Bogino, quando la bella croce di Savoia, simbolo di fede e di sacrificio, fugava i segni nefasti della torva tirannide spagnuola, asservitrice dell'anima, dei corpi, del pensiero.

In tutti i villaggi sardi, anche nei più rudi e rupestri del Limbara, si può trovare alloggio e vitto ed accoglienza «in qualche modo» dice la Guida, cioè adattandosi, scappellandosi, sbottonandosi, ed aprendo, dopo la guerra, il borsellino in modo altrettanto inadeguato che insolito. I prezzi del viaggio in Sardegna, prima del-

la guerra erano modesti, troppo modesti. Ricordo che siamo stati in due da una vecchietta di Fordongianus, nel 1903, che ci praticò una cura intensiva di *poddighinos*, galletti, con un contorno di cortesie, di marmellate e di frittelle tali che l'archeologia di Forum Traiani ne trasse un notevole augumento. Ebbene il conto della settimana, per due: Lire 47,25, compreso il disturbo e... *iscusi si non d'appu cuntentau!* Santa vecchietta argentea! Ma occorre che questa ospitalità a pagamento, ricondotta al limite del giusto, sottratta dall'esoso strozzinaggio che è la più bella delizia sarda, venga ordinata «manu militari» affinchè il servizio sia meno incompleto, meno sommario e in particolare meno diffidente e scontroso. È questione di tatto e di abitudini mentali, di pregiudizio, ma oggi col fremito d'ala della vittoria, i pregiudizî, le vecchie formole mentali debbono tirarsi fuori dai cervelli sardi.

Mille volte m'è capitato, scendendo da cavallo, d'automobile, o a piedi dalla via rude e polverosa nella piazzetta del villaggio sardo, e dopo lunga peregrinazione ed infiniti preliminari, di riuscire a stanare la solita «vedovella» che riceve; o il non meno solito, ma assai meno simpatico «brigadiere in pensione» trasformato in bettoliere più o meno intelligente (propenderei per il meno!). La prima risposta è sempre stata questa: «Caro signore *non ci ha nudda!* non c'è niente!». Cosa desolante dopo varie ore di viaggio o sotto la *stracciа e maistrali*, cioè la tormenta dei venti del nord, o dopo l'intera giornata *de su coi piras* (il «cuocitore di pera»), che è il buono, esuberante sole di Sardegna.

Ma occorre di non perdere la pazienza, calmare i nervi e rispondere: «bene, questo fa per me, perchè ho male di stomaco, ho preso la purga ed ho bisogno di assoluto digiuno!». Con questo preambolo rassicurante i volti arcigni e sospettosi si spianano; il buon umore è contagioso e da lì a pochi minuti, nella cucina lucente di fuliggine, sul desco coperto di una tovaglia artistica e candida compaiono il fulgido, il divino pane di Sardegna, le uova, le salsiccie, il prosciutto, il miele sardo, e poi per compensare questo... nulla, ci scappa il galletto, che, nelle more della vostra prima battaglia, ha lasciato, protestando come un buon Oronzo E. Marginati, la sua libera vita, e vi viene innanzi mogio ma dorato, ad allietare col suo frale mortale e commestibile la vostra tappa barbaricina.

Ora il Touring dovrà regolare questa accoglienza, renderla un poco meno incompleta e diffidente; più previdente e vivace, e soprattutto più alacre, e, diciamo pure, più pulita. Purtroppo la pulizia in tutti i paesi d'Italia è ancora un mito. La nostra frequente sporcizia ci viene severamente ma giustamente rimproverata dagli stranieri.

Spesso si deve trovarsi a contatto nelle provincie meno evolute col contadino o il montanaro, sporchi e puzzolenti come tutti quelli che vivono in mezzo alle bestie non razionalmente tenute. E il resto della popolazione diventa pure più o meno sporca. Ma la Sardegna pastorale, che necessita di acqua e sapone ne' suoi cumuli umani, nella libera natura è una delle terre più fragranti, più profumate del mondo.

Quindi ecco la funzione delle scope. Basterà che i vescovi, che i prefetti, che i provveditori, che i capi in genere diano ai loro dipendenti dei villaggi ordini severi e ben mantenuti di tenersi decenti, per il decoro personale e dell'impiego, destituendo senza remissione il primo medico sporcaccione, il primo sindaco lurido, il primo notaio w. c. che capiti per i piedi. L'esempio farà frutto e dopo pochi mesi i villaggi sardi saranno puliti come Capri, a patto che ogni villaggio sardo trovi un dott. Cerio per sindaco, e quattro arditi della «Sassari» per farne rispettare gli ordini, come sacre leggi dell'onore e della dignità sarda. E quello che dicesi di Orune, di Pattada, di Laerru, di Desulo, di Sardara, di Teulada, dicasi di quei grossi villaggi, con bella crosta decorativa civile, che sono le grandi città sarde, e la massima di tutte *Casteddu mannu* Cagliari, vera terra del sogno, paese incantato, stazione climatica invernale di prim'ordine, se avrà la fortuna di capitare in mano, per sei mesi, ad un buon scopatore, orologiaio e mattacchione che metta in pratica, per il suo bene, l'oraziano *castigat ridendo mores*. E qui i *mores* sono... anzitutto le mosche e le loro cause ed effetti!

***

Come si viaggia in Sardegna? Bene, benissimo, idealmente, da cane, un orrore, una vergogna, un'indecenza, una porcheria,

un insulto alla gloriosa « Brigata Sassari », una novella prova della malafede del Governo... Niente paura, caro lettore; sono frasi che tolgo di mezzo a 60.445 lettere di risposta ad un « referendum » internazionale da me compiuto in proposito. Noto che le prime risposte hanno firma nord-americana, le ultime, si comprende, sono di autentica firma sarda, anzi *casteddaia*. Effettivamente non è facile orizzontarci, con quella buona dose di pazienza e di abilità adattatrice, che, ho detto, è necessaria al *traveller to Sardinia*.

Fatto sta che per chi vuole andare a spasso a vedere la Sardegna, le ferrovie sarde in genere, le Reali in ispecie, sono fatte apposta per dare tutto l'agio ad una contemplazione. È noto che in Sardegna esistono tre reti ferroviarie. Quella maggiore, detta delle Reali, *sa firrovia manna,* a scartamento ordinario, quella delle Secondarie, *sa firrovia pitticca,* e poi un altro organismo nuovo, che promette di crescere, le Complementari, *su trenu buidu,* come dicono quelle *schine* dei Marmillesi. Le Reali hanno avuto la precedenza, costrutte da una coraggiosa compagnia, in gran parte inglese, che ha accaparrato le comunicazioni più importanti interne, allacciando tutte le capitali più illustri: Cagliari, Sassari, Oristano, Macomer, Iglesias, Porto Torres, ed assicurando, fino a quando il mare lo rende possibile, le comunicazioni giornaliere più rapide tra la Sardegna ed il continente italiano, cioè tra Golfo Aranci e Civitavecchia. Non posso dire tutto il bene e tutto il male di questa ferrovia e di questa società per motivi personali: lo scrivente ha avuto tanta ospitalità e cortesia in tutti i vagoni, in tutte le stazioni, in tutti i caselli di questa ferrovia, che deve dire francamente: io mi astengo. Debbo però dire altrettanto francamente una cosa. In nessuna linea ferroviaria del mondo il viaggiatore troverà personale tanto cortese, tanto rigidamente attaccato al suo dovere, tanto che in tempi eccezionali, come questi che abbiamo passati, col movimento dei treni, colle folle di intrepidi da portare in giro, non si ebbero che pochi disastri con vittime umane, e gli inconvenienti lamentati sono più dipendenti dalla forza delle cose, che dal malvolere del personale, che per il 99 % è composto di « eroi ».

PROCESSIONE A NULE (*Da un quadro di G. Biasi*).

Il materiale però di armamento, di trazione, il sistema informativo dell'esercizio sono vetusti, appartengono ad un periodo già superato della tecnica ferroviaria: la Società delle Ferrovie Reali Sarde, essendo, o dicendosi incerta del suo destino, si lasciò cogliere dalla guerra di Libia e dall'attuale in uno stato veramente inadatto ai gravi còmpiti che doveva affrontare. Si trovò senza rotaie, senza locomotive e senza carbone, direi anche senza uomini. E così è che andò peggiorando sempre, per fatalità di cose, tanto che fu definita da un amico carissimo, una grande tirannide della Sardegna. Le macchine, in gran parte rifiuto di altre linee, i vagoni tutti esuli o condannati a domicilio coatto, non consenton velocità rilevanti; anche il tracciato, non sempre felice, in un terreno accidentato, porta seco che la linea Cagliari-Golfo Aranci di 305

QUARTETTO (*Da un quadro di G. Biasi*).

chilometri, oggi richiede, senza i ritardi abituali, 13 ore, dico tredici, in quell'unico treno che fa tutto il percorso. E che percorso! Attraverso le più solitarie contrade della Sardegna, dove il viaggiatore cerca indarno l'uomo ed i suoi segni: tanto che ci sentiamo stringere il cuore e diciamo che per la Sardegna non è affatto vero che la vaporiera col suo fischio abbia svegliato la bella dormiente. Questo servizio ferroviario, che nel 1918 è peggio che nel 1884, che non ha seguìto, non dico i progressi americani, ma neppur quelli delle altre reti di Sardegna, è uno stridente contrasto col fervore solenne ed austero con cui la gente sarda ha risposto alla grande madre: « Eccomi pronta! ».

Il Touring non ha l'onnipotenza dell'azione, ma quella delle proteste: aggiunge la sua, e solenne, a quella di tutti gli 800.000 sardi, di tutti i 58.000 continentali di Sardegna, i quali han detto ad una voce: « Basta! » (1).

Le *Secondarie* son le ferrovie di allacciamento; hanno una rete assai grande, più di 1000 chilometri, ma sono per lo più ferrovie di montagna, con tracciati bellissimi, in terreni assai mossi, con livellette che s'aggirano attorno ai 700 metri in moltissimi punti. Date queste condizioni, dato anche il carattere pastorale della gente servita da queste linee, potremo immaginare un servizio ancora più... deficiente di quell'altro; invece, m'affretto a dirlo, la Società Italiana delle Ferrovie Secondarie, non diede troppe ragioni di lagno. Il materiale di macchine e di vetture è moderno e ben tenuto, le Pullmann dei «grandi diretti» per Tortolì e per Sorgono, come quelle da Bosa a Nuoro non hanno nulla da invidiare alle Pullmann più vere e maggiori dei grandi express Roma-Parigi o Roma-Trento. Il personale è paterno. Potrei citare centinaia di esempi in cui si farebbe tutta la *nobilitate* di questi poveri casellanti, frenatori, capistazione, capiservizio, che hanno avuto in questi anni due sole preoccupazioni: fare onore al nome di Società Italiana, rispettare l'orario. Vada a tutti il plauso riconoscente del Touring.

Le *Complementari* passeggiano da Villacidro a Isili, con diramazione da Villamar ad Ales: dicono che siano due linee di grande avvenire e che debbano ridestare le giacenti terre di Marmilla, Trexenta e Sarcidano. Vedremo: se saranno rose fioriranno; per ora hanno fatto del bene ai pochi azionisti e costruttori, sorretti da molto coraggio e dalle... tasche di Pantalone.

I servizi automobilistici erano in buono sviluppo, prima della guerra: oltre alle linee da Sassari al Palao e da Terranova a

(1) Quando correggo le bozze di questo articolo ho avuto una cara notizia: lo Stato ha dato la diffida alla Società delle Ferrovie Reali, la cui rete sarà nel prossimo gennaio assunta dallo Stato. Purchè non vada peggio! Ad ogni modo, il Governo ha fatto un bel gesto e da buon... americano, levo il cappello al reggitore della pubblica cosa, che ha così appagato i desiderii ed i diritti dei Sardi *All right.!*

MATTINATA FRESCA (*Da un quadro di G. Biasi*).

Nuoro, ed alle altre importanti da Cagliari a Muravera-S. Vito, da Cagliari a Senorbì-Ballao, e da Cagliari a Teulada-Siliqua-Santadi, altre linee erano in maturazione, pure di grande importanza economica e turistica, quali la Sorgono-Abbasanta-Santu Lussurgiu, con diramazione Neoneli-Oristano, la Bosa-Cuglieri-Santa Caterina Cornense-Oristano e la linea dei « banditi » quella da Nuoro per Orune, Bitti, Buddusò, Alà dei Sardi, Monti, destinate ad avvicinare al mondo le più belle, le più fervide, le più simpatiche terre di questa Sardegna. Anche qui speriamo che il buon sole della vittoria faccia il suo effetto e scardini, schiodi, schianti ostacoli e lentezze, discordie e bassezze, faccia la sua funzione di purificatore, come il fuoco, suo figlio; insomma, anche nella politica del moto possa la nostra età, così maravigliosamente favorita dal destino, dire alla vecchia e sempre giovane Sardegna quello che disse il Grande a Roma:

> Questa del Foro tuo solitudine
> Ogni rumore vince, ogni gloria
> E tutto che al mondo è civile
> Grande, augusto egli è « sardignól » ancora.

E il buon sardignoletto piccolino si vedrà venire incontro i fratelli invocati, quelli delle scuole e delle officine, quelli conosciuti, amati, salvati talora, nelle vigilie della grande guerra e gli accoglierà « *che frades!* ».

Ma conviene che questa fraternità sia un poco moderata, e diremo bene, organizzata: libertade io chieggio, dice il turista; quella libertà per cui io, mio figlio, mio padre, abbiamo pagato di persona; perciò il buon sardo e la buonissima sardetta, debbono essere, in poche parole, posti al corrente dei veri doveri della ospitalità turistica, lasciare libero il viaggiatore di vivere a sua posta, nei termini di convenienza, s'intende, senza vessarlo con domande, con profferte, con imposizioni, con mascherate e teatrini. Rimanete, o fratelli, quello che siete, dei cari, dei buoni, dei venerandi amici, della gente, la quale ha tutto il diritto al rispetto, all'ammirazione, all'affetto di tutto il mondo, non della Madre sola. Chi scrive ha sempre difeso a viso aperto l'onor vostro nel mondo ed ha quindi il diritto di dirvi: « *Oh su sardu... molenti. Tocca ainnanti!* ».

Ed ecco il decalogo dell'amico podista.

1° Insegna sempre le strade a *su foresteri* e non fargli troppe domande; rispondi invece cortese e sta a sentirlo; qualche volta è un pazzo, qualche volta è un imbroglione, qualche volta è... Alberto La Marmora!

2° Non fracassarlo con la troppa cortesia. Ogni troppo stroppia: quand'uno è stanco, cotto dal sole, eccitato dal vento e dall'appetito, non domandargli subito chi è e chi non è, chi « fur li maggior sui »: se no corri il rischio di seccarlo e talora di farti mandare al diavolo, mentre tu, povero sardi-

gnoletto, hai tutta la miglior volontà del mondo di fargli cortesia.

3° Non ti meravigliare di niente. *Su forasteri* novantanove volte su cento è un pochino, come si dice in sardo, *conca levia*, è uno stanco, che viene qui a riposare, a svagarsi, a cercare emozioni, a sentire l'anima sarda. A questi « filistei » del turismo, a questi solenni imbecilli non potete dare migliore lezione che fingere di non vederli: le signorine, poco vestite, fumino in mezzo alla strada, o flirtino liberamente con i loro amici o con i vostri bei « piciocchi », non vi interessi: oh, se passano i limiti, se dimenticano le norme scritte nella prefazione della Guida o in quell'aureo libretto italiano detto « il galateo », allora..., allora... scopa con manico di frassino.

FESTA SOLENNE (*Da un quadro di G. Biasi*).

4° Non abbiate l'aria di zulù o di abitanti delle Molucche. Tutte le volte che io arrivo in macchina a Nuoro o a Villanova Monteleone, a Teulada o a Santa Teresa di Gallura, dopo una volata sulle magnifiche e ben tenute strade di Sardegna, ho sempre un fitto circolo di popolo in cui prevalgono ragazzi dall'occhio vivo, dalle fattezze regolari, spesso bellissimi, ma sporchi, lerci, stracciati. Perchè esibire al forestiere questo spettacolo di miseria morale e materiale? Anche qui preti e maestri e madri all'opera: scopa... e pettine e acqua, per dio, acqua sopra e sotto, dentro e fuori, acqua sul muso e oltre, acqua dovunque!

5° Acqua e scope nelle strade, nei cortili, nella periferia dei villaggi. E qui, sotto, i cattedratici ambulanti, a spiegare il valore del concime stradale; sotto, i maestri, le maestre, i preti, i carabinieri, i funzionari e per ultimo il pretore, con buone multe per contravvenzione alle leggi igieniche e sanitarie! E guerra, guerra alle mosche, prima che alle zanzare, guerra spietata e senza quartiere da Porto Torres a Capo Sperone!

6° Cerca di fare in modo che il forestiere si trovi a casa sua, anche quand'è in Sardegna. Non opprimerlo con inviti non cercati; lascialo mangiare alla sua ora ed a suo grado. Quante volte ho dovuto aspettare, dopo una giornata di cavallo, tre ore perchè mi dessero un pranzo di venti portate, mentre io desideravo, dopo cinque minuti, una crosta di pane ed un po' di formaggio! Storico questo. Quante volte il povero turista Poco-in-gamba, si vede costretto ad arretrare inorridito, lui, il fiero ingoiatore di aspri veleni farmaceutici, dinanzi a un *menù* pastorale, in cui con un minaccioso: *Ih pappidi!* (suvvia, mangi!) gli viene offerto un intiero porchetto, o con un non meno brutale *Ih, buffidi!* (suvvia, beva!) gli viene imposto, a lui dispeptico ed astemio, un tale bicchiere, dinanzi al quale deve dire col poeta: « e naufragar m'è dolce in questo mare! ».

7° Curate il letto del forestiere. Voi, sardi, dormite benissimo sul duro granito, o sul ventre delle vostre pecore; ma il continentale sfiaccolato ha bisogno del letto decente, molle ed in genere non abitato da altri esseri di razza diversa. Quante volte. Poco-in-

gamba, dovette inorridire dinanzi ad un imperioso: « *Ih, si crocchidi!* » impostogli dalla guida; e dover pensare a dormire accanto ai suoi compagni, russanti impavidi come pietre, mentre lui, meschino, ha il breve sonno febbrile, funestato da larve, che sono il duro cibo sullo stomaco, e da una varia e bella famiglia di animali!

8° Non credere che ogni forestiero sia un birbante, o un principe in permesso; spesso non è che un commesso viaggiatore, qualche volta un ingegnere, talora persino un farabutto, spesso un imbecille — quindi trattali tutti con la stessa cortesia e bonarietà, ascoltali prima di giudicarli e non far tu l'imbecille. *Su sardu non esti tontu.*

9° Questo per le donne. Non pensate che il forestiero sia sempre una canaglia o un Don Giovanni; è spesso uno stanco della vita e dell'amore; spesso è un curioso.... ed anche le donne sono curiose....

10° Quest'è per tutti. Lasciate a casa le prevenzioni, voi che venite e voi che ricevete; a posto gli occhi, voi giovinotti, perchè le donne di Sardegna sono assai belle ed assai fiere, e, dicono, amano di fare i confronti tra *su continentali maccu* ed il fiero e fedele sardo... ed i confronti non sono sempre odiosi! Tutto questo è una gran bella cosa, ma pericolosa; del resto, dice l'amico continentale, che male ci sarebbe se il turista facesse degli esperimenti in proposito? E che male ci sarebbe, dico io, se la corrente del Touring traesse anche questo effetto di fare nascere l'amore tra le sponde del Tirreno mare?

E facciamo anzi che sia possibile sempre ripetere il detto sardo: *in Sardigna già bis beni suspirendi, ma tindi partis piangendi.* Che male ci sarebbe se, ritornato in patria, tra le tue terre affaccendate e rumorose, con il ricordo di una terra strana, di un cielo maraviglioso, di clima così diverso, col ricordo soprattutto di tante belle cose, di tante buone caccie, e di così dilettevoli corse, di accoglienze così semplici e schiettamente omeriche, che male ci sarebbe, dico, se si insinuasse anche il ricordo di qualche sarda Nausicaa, dalle mani di regina, che guardandoti coi grandi occhioni, raggianti, pieni di intellettual luce d'amore, ti disse al partire: *A si biri, aquitta a torrai!* (Arrivederci, affrettati a tornare!). E se tu tornerai a far tua quella dolce, quella soave creatura di Sardegna, che male c'è? Guarda questo campionario: prodotti d'incrocio, sardo-milanesi, toscani, romani, ecc.... che ne dici, ineffabile amico lettore?

La predica è finita, e la paga al predicatore? Manico di frassino alla « conca ».

Cap. ALL RIGHT
(Prof. ANTONIO TARAMELLI).

PER L'INDUSTRIA ITALIANA DEI PROFUMI.

Un recente decreto accorda per 10 anni l'esonero dalla imposta fondiaria ai terreni coltivati a fiori per l'estrazione dei profumi ed olî essenziali, e per 5 anni l'esonero dalla imposta di ricchezza mobile e dalla imposta e sovrimposta fabbricati per gli impianti industriali destinati alla estrazione degli olî essenziali e alla elaborazione dei profumi.

« Per gli impianti tecnicamente organizzati, dice l'art. 2 del decreto, eserciti nel territorio dello Stato da regnicoli singoli od associati, e destinati esclusivamente all'industria dell'estrazione degli olî essenziali da fiori o da altre parti di vegetale, ed alla industria della successiva elaborazione in profumi è concessa:

a) l'esonero dai dazi doganali e comunali per le macchine ed i materiali da costruzione da impiegarsi nell'impianto di dette industrie;

b) l'esonero dall'imposta di ricchezza mobile per cinque anni consecutivi di esercizio effettivo;

c) l'esonero, per un identico periodo di tempo, dalla imposta e sovrimposta sui fabbricati che costituiscono parte integrale degli impianti o siano permanentemente occupati per il loro esercizio.

Tali agevolezze decorrono da un termine che sarà stabilito di volta in volta dal Ministero dell'Industria, commercio e lavoro, previo accordo con quello delle finanze e che cadrà entro il periodo di cinque anni decorrente dalla data di esecuzione del presente decreto ».

Questo per il Governo.

Spetta ora agli industriali italiani saper creare e mandare per il mondo fiale che in tutto e per tutto, dal contenuto al vetro, alla etichetta, al nome, siano degne della bellezza delle terre che ai loro prodotti avran dato la materia prima e non costituiscano, come finora è stato, una servile imitazione della più dubbia produzione francese.

LE FERROVIE DELLE TERRE REDENTE.

Con la sua definitiva unificazione, l'Italia viene ad estendere abbastanza notevolmente la sua rete ferroviaria. Se le terre redente sono troppo montuose per essere molto ricche di strade ferrate, conviene tuttavia riconoscere che l'Austria non vi aveva risparmiato in costruzioni. Ma questa sua larghezza aveva soprattutto il movente della cupidigia: come la rete germanica convergente in un fascio verso occidente tra l'Olanda e i Vosgi, così anche la rete austriaca, sebbene meno chiaramente, era ispirata a concetti strategici. Il doppio binario del Brennero, con la diramazione per la Valsugana, era l'arteria destinata a nutrire ai nostri danni il grande cuneo del Trentino. La linea Villaco-Assling-Trieste, che evita stranamente l'alta valle dell'Isonzo troppo esposta alle nostre offese, dava a divedere chiaramente i disegni aggressivi nemici sulla fronte Giulia. Trento a nord, Assling a oriente erano i due grandi centri d'adunata. E la ferrovia della Drava, ottima e sicura linea d'arroccamento, collegava i due fronti d'attacco contro la pianura veneta.

Sventata con la vittoria la minaccia e conquistate tutte quelle ferrovie, l'Italia dovrà completare la rete, adattandola ai propri pacifici bisogni, e saldandola razionalmente con la sua, là dove tra l'una e l'altra mancano i collegamenti, che spesso non furono costruiti appunto per ragioni di prudenza strategica, perchè il nemico non

se ne potesse giovare per attacchi improvvisi.

Ma non tutto, per fortuna, era strategia anche nell'Austria degli Absburgo; le linee strategiche sono anche, molto spesso, ottime linee di traffico, e il governo imperiale curava del resto assai anche le risorse turistiche delle nostre terre, specialmente tridentine, dotandone le valli di ferrovie, spesso a scartamento ridotto, e di funicolari. Anche varie linee costruite durante la guerra e per la guerra diverranno ottime strade per il turista e porteranno tra

quelle bellissime Alpi un accresciuto movimento di forestieri.

In attesa che tutti questi mutamenti e miglioramenti si compiano, abbiamo voluto redigere un piccolo inventario provvisorio della ricchezza conquistata: un elenco delle nuove « vie d'Italia » verso le sontuose magnificenze alpine. Conviene confessare che i pochi documenti di cui abbiamo potuto giovarci si sono trovati tra loro in un perfetto disaccordo, la cui constatazione riesce alquanto malinconica: differenze di diecine di chilometri addirittura nel chilometraggio d'un medesimo tronco. Tuttavia, scegliendo i dati che ci sembrano i più attendibili, abbiamo potuto compilare tre specchietti, tenendo a base, per le linee del Trentino e dell'Alto Adige, una particolareggiata carta ferroviaria del Trentino, redatta dal capitano L. Leoni e, per quelle della Giulia e della Dalmazia, le tabelle pubblicate dalla *Rivista tecnica delle Ferrovie Italiane*.

Indichiamo, ad edificazione del lettore, le varianti riscontrate sia tra queste fonti (nell'ultima colonna degli specchietti, *Riv.* significa quest'ultima rivista) sia tra esse e l'Orario Ufficiale delle ferrovie (*Or.*).

	LINEE	Lunghezza scartamento ord.	rid.	ENTI CHE LA ESERCIVANO	VARIANTI
Trentino ed Alto Adige	Brennero-Borghetto	194		Südbahn (105 km. a doppio binario)	197 *Or.*
	Franzensfeste-Toblaco	61		»	62 *Riv.*
	Brunico-Sand-Taufers	17		» (elettr.)	
	Bolzano-Klobenstein		11	» (elettr.; p. 5 km. fun.; scart. 1 m.	12 *Riv.*
	Bolzano-Caldaro-S. Antonio	20		» (elettr.)	19 *Or.*, 18 *Riv.*
	S. Antonio-Mendola		2,[illegible]	» (funic., scart. 1 m., pend. 62 %)	2,3 *Riv.*
	Mori-Arco-Riva		25	» (scart. 0.76)	
	Mezolombardo-S. Michele	3		Staatsbahn	91 *Riv.*
	Bolzano-Merano-Mals	104		» (elettr.)	
	Lana-Burgstall	5		» (elettr.)	71 *Or.*
	Trento-Malé		60	»	67 *Riv.*
	Trento-Primolano	76		Autonoma (elettr., scart. 1 m.)	9,3 *Riv.*
	Merano-Lana		6,5	» (elettr., scart. 1 m.)	23 *Riv.*
	Mendola-Dermulo		24	» (scart. 0.76)	
	Ora-Cavalese-Predazzo		50	» »	
	Chiusa-Plan		32	Autocarrelli a benzina (scart. 0,70)	Manca in *Riv.*
	Arco-Sarche		22	» » (scart. 0,60)	Manca in *Riv.*
	Malé-Fucine		11		
	Toblaco-Cortina-Pieve			72 km. - Costrutta solo in parte	
	Mals-Confine (Passo di Resia)			In costruzione	
		480	244		
Venezia Giulia	Cormons-Nabresina-San Pietro-Verd	151		Südbahn (116 km. a binario doppio)	
	Nabresina-Trieste	17		»	16 *Or.*
	S. Pietro-Fiume	52		»	23 »
	Podberdo-Gorizia-Trieste	128		Staatsbahn	110 »
	Raccordi di Gorizia e Opcina	3		»	
	Tarvis-Pontebba	25		»	
	Divaccia-Pola	122		»	
	Canfanaro-Rovigno	21		»	
	Trieste-Cosina	23		»	20 *Or.*
	Binario industr. di Trieste	5		»	
	Gorizia-Aidussina	27		»	
	Cervignano-Monfalcone	16		»	17 *Or.*
	Cervignano-Grado	12		»	
	Trieste-Parenzo		123	» (scart. 0,76)	
	Portorose-Pirano		5	Autonoma (scart. 0,76)	
	Volosca-Abbazia-Laurana		12	» (elettr., scart. 1 m.)	
		602	140		
Dalmazia	Spalato-Knin	102		Staatsbahn	
	Sebenico-Perkovich	22		»	
	Spalato-Sinj		45	»	
		124	45		

Complessivamente, sono 1635 km. di ferrovia, che accresceranno di quasi un decimo la rete italiana: 221 a doppio binario, 429 a scartamento ridotto, 85.5 a trazione elettrica.

Molte di queste linee sono tronchi delle massime vie internazionali, percorse in tempo di pace dai grandi espressi europei. Il Brennero, per cui passava il *Nord-Süd-Brenner-Express*, è la via più rapida fra Berlino, la Valle del Po e la Riviera. Con la Pontebbana, percorsa anche dal grande espresso Pietrogrado-Cannes, Vienna era al-

lacciata strettamente all'Adriatico. Trieste sarà una delle stazioni più importanti della famosa arteria «del 45° parallelo» (Atlantico-Mar Nero) di cui *Le Vie d'Italia* già si occuparono (1): e vi sboccherà pure la Danzica-Varsavia-Vienna (linea Baltico-Adriatico) che, nella concezione francese, dovrebbe con la linea del 45° e la Londra-Parigi-Digione-Milano formare come una grande cintura intorno alla Germania senza toccarla, sebbene l'unione austro-germanica minacci di scompigliare questo concetto. Posta così all'incrocio di arterie di primissima importanza, Trieste è destinata, anche come stazione ferroviaria, al più grandioso avvenire: sarà la grande stazione di smistamento delle comunicazioni tra l'Occidente e l'Oriente asiatico-balcanico (Trieste-Belgrado-Costantinopoli-Anatolia) e quello slavo (Trieste-Varsavia-Mosca o Pietrogrado), e si troverà al nodo delle massime ferrovie, l'una trasversale, l'altra longitudinale, che raccordano i più ricchi mari europei.

Tali ferrovie sono anche le vie del grande turismo, che recheranno ai nostri mari azzurri e alle Alpi i ricchi e randagi turisti internazionali. Ma per altre arterie minori e per canali capillari la moltitudine errante delle «grandi» e delle «piccole borse» si sparpaglierà verso le singole bellezze, risalirà le valli con le ferrovie secondarie, raggiungerà con le funicolari le vette famose.

Il Trentino è particolarmente ricco di tali minori linee turistiche, che l'Austria aveva minuziosamente curate: si può anzi dire che la rete trentina, comprese le linee create dalla guerra, è tutta quanta una rete turistica, poichè il Trentino e l'Alto Adige sono terre di turismo per eccellenza. Ma alcune linee meritano una menzione speciale, come la Merano-Malles (Mals) che risale la imponente valle Venosta e la Bolzano-Mendola-Taio-Malè, che percorre le grandiose e pittoresche valli di Non e di Sole. Quando la linea della Valcamonica sarà stata prolungata sino al Tonale e di là scenderà per la Val Vermiglio a raggiungere Malè, si avrà tra la Val d'Adige e la Valle dell'Oglio un collegamento meraviglioso, tra un succedersi di valli tutte diverse — dalla gola di Breno, al paesaggio quasi nudo d'alta montagna sul Tonale, alla Val di Sole così dolcemente digradante, alla Val d'Adige vasta, popolosa, ricca di città — che ne farà una delle vie preferite dai buongustai della natura.

È preziosissima riuscirà pure all'Italia turistica una ferrovietta che l'Austria ha costrutta durante la guerra e per la guerra ai nostri danni (*sic vos non vobis...*): la Ora-Passo di S. Lugano-Cavalese-Predazzo. Essa porterà da Trento ad una zona particolarmente cara: quella ove dovrebbe sorgere il Grande Parco Nazionale di Val Travignolo, illustrato nel fascicolo di gennaio de *Le Vie d'Italia* e di cui si fa cenno in questo stesso numero (pag. 90).

Non occorre infine rilevare quale strada di paradiso sarà la ferrovia che pel Cadore condurrà a Cortina e a Toblaco: sarà un'altra «Strada delle Dolomiti», in concorrenza coll'altra, costruita dall'Austria, con etichetta turistica e... contenuto strategico, tra Cortina e il Pordoi, la quale è del resto una semplice carrozzabile. Durante la guerra, sia dalla parte austriaca che dalla nostra, s'era attivamente lavorato ai tronchi di quella ferrovia: nella ritirata del 1917 le opere furono in gran parte distrutte, ma il riattamento sarà certo ripreso, se già non è stato. Dalla parte di Toblaco, gli austriaci avevano portato avanti i lavori per circa 30 km., sin presso il fronte.

Linee di prevalente interesse turistico sono, nella Venezia Giulia, la Trieste-Pisino, lungo la quale si trovavano Erpelle (Herpelje) che è la colonia alpina di Trieste e la grande foiba di Pisino. Ma meravigliosa per la molteplicità dei fenomeni carsici è la Trieste-Divaccia-Verd, che prosegue per Lubiana: presso questa linea si trovano la magnifica grotta di S. Canziano e quella, di fama mondiale, di Postumia (Adelsberg). Anche queste bellezze dovranno essere tutelate da un Parco Nazionale: il Grande Parco Sotterraneo del Carso che, per le sue ricchezze strane, sarà unico al mondo. (Le linee generali di questo Parco verranno annunciate in un prossimo numero di questa Rivista).

Ma del resto, anche la Giulia è un paese sì vario e sì pittoresco, con gli altipiani calcari nudi e corrosi, co' suoi golfi e coi «canali» che incidono le sue rive rocciose, con le belle città costiere vigilate dal Leone veneto, che tutte le sue ferrovie interessano più o meno da vicino il turista.

Sarà però interessante far rilevare, dal

(1) *Le Vie d'Italia*, ottobre 1918: *Le Vie interalleate*, dell'ing. Filippo Tajani.

punto di vista commerciale, una lacuna nella rete Giulia ora conquistata; vi manca una linea che pure, già all'esame della carta, si rivela necessaria, naturale: quella dell'Alto Isonzo, che costituisce il percorso più razionale tra i paesi tedeschi e lo sbocco adriatico. Chiesta sempre dai triestini, essa fu costantemente negata dall'Austria, che, come dicemmo, la vedeva troppo esposta agli attacchi del nostro esercito. La ferrovia seguì l'Isonzo sin presso Tolmino, ma là deviò per un'angusta valle laterale, penetrò in una prima galleria nelle Giulie e poi in una seconda nelle Caravanche giungendo per Assling a Villaco: costosissima linea strategica, non rispondente ai postulati del traffico commerciale. Essa presenta, ora, un altro serio inconveniente: quello di attraversare un tratto di territorio iugoslavo. Il tronco Tolmino-Plezzo-Passo del Predil-Tarvis, se si costruirà, porrà invece in diretto collegamento i mercati tedeschi e Trieste, senza passare, ciò che è sempre pericoloso, su territori d'altri Stati.

F. B.

L'UTILIZZAZIONE DEL CALORE DEI VULCANI.

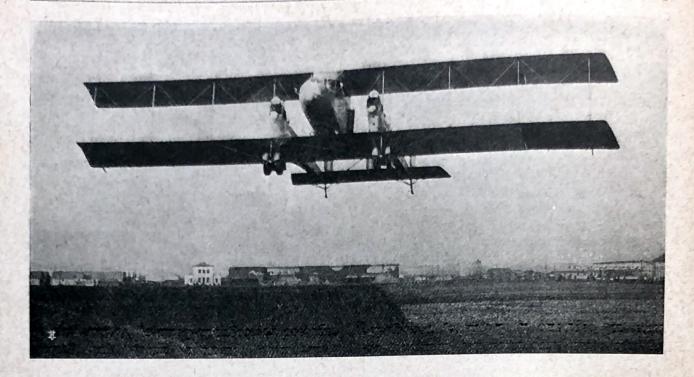
Nel successivo sfruttamento delle varie energie terrestri, che costituisce la storia del progresso umano, era naturale che si venisse anche a una grande fonte d'energia rimasta sinora inutile, anzi dannosa: il calore vulcanico.

Un eccellente sfruttamento, che funziona già da parecchio tempo, è quello dei soffioni di Larderello presso Volterra. Come è noto, in tutta quella regione travagliata dall'attività vulcanica, il suolo emana «fumarole» di vapore, che variano col variare delle condizioni meteorologiche; a volte si tratta di veri piccoli crateri, che s'empiono d'acqua fangosa, ricca d'acido borico, che viene estratto industrialmente: sono i «lagoni», pittorescamente descritti da Gabriele d'Annunzio nel suo romanzo *Forse che sì forse che no*. Il proprietario della regione, l'on. Principe Ginori-Conti, ebbe l'idea, circa quindici anni or sono, di trarre partito di quella notevole massa di vapore soprariscaldato, per giovarsene appunto nella industria dell'acido borico, che ivi funziona sino dal 1818. Si trapanò il terreno con fori del diametro, generalmente, di 40 cm., sino a una profondità tra 70 e 160 metri, ove si incontra la vena di vapore: si ottenne così un getto regolare di vapore, a una pressione intorno a 2 atmosfere, che venne utilizzato dapprima in una caldaia, e più di recente e più razionalmente con turbine; queste fanno funzionare una piccola centrale elettrica, che fornisce energia agli impianti e al paese di Larderello. Uno dei maggiori ostacoli al funzionamento del sistema consiste nelle incrostazioni e corrosioni che il vapore produce nei tubi e nei congegni, ma potè essere superato.

Era naturale che questo esempio felice suggerisse l'idea di estendere applicazioni analoghe anche ad altre regioni vulcaniche, ove l'esistenza di sorgenti termali od altri fenomeni rivelano un accrescimento della temperatura, negli strati profondi, superiore al «gradiente geotermico» normale, che è di circa 1° centigrado per ogni 30 m. di profondità. L'idea è venuta, pare, simultaneamente a due studiosi, un italiano e un americano. Il primo, l'ingegnere P. Amoretti, suggerisce in un opuscolo pubblicato a Palermo nel '17, di trivellare i terreni in questione, in prossimità dei centri d'attività vulcanica, con fori di circa 50 cm. di diametro, sprofondando due tubi, uno esterno di altrettanta larghezza, e uno più piccolo entro a questo. L'esperienza dei singoli terreni permetterebbe di determinare il diametro più adatto dei due tubi e la profondità migliore per raggiungere l'acconcia temperatura. Il tubo interno servirebbe per l'immissione dell'acqua, poichè si suppone che, contrariamente al più favorevole caso di Larderello, il vapore non sia fornito dalle stesse falde sotterranee: l'acqua, riscaldata dalla temperatura sotterranea, si trasformerebbe in vapore, che risalirebbe pel tubo esterno e la cui tensione verrebbe trasformata in forza motrice.

Poco differente è l'idea dell'americano Nathaniel B. Wales, ispirata anch'essa all'esperienza di Larderello ed esposta in un numero dello *Scientific American* dell'ottobre '17. Invece che due tubi l'uno nell'altro, egli suggerisce un tubo centrale per l'immissione dell'acqua e intorno, a distanza determinata dall'esperienza, vari tubi per l'emissione del vapore: egli prevede profondità che raggiungano i 500 m., per poter usufruire di strati ad una temperatura di 200°. La comunicazione profonda tra il tubo d'immissione e quelli d'emissione avverrebbe naturalmente, per la la permeabilità degli strati, attraversati dal vapore ad alta temperatura.

Sinora queste idee sono, per quanto ne sappiamo, rimaste allo stadio teorico. Nè l'Amoretti nè il Wales hanno compiuti saggi pratici per attuare le loro idee: l'unica esperienza su grande scala è quella di Larderello. Ma è un'esperienza assai incoraggiante.

È augurabile che qualche altro tentativo non tardi altro. L'Italia, il cui sottosuolo è in genere povero, avrebbe se non altro molte regioni dotate di queste ricchezze... geotermiche: perchè non sfruttarle?

IMPRESSIONI DI TURISMO AEREO

Uno scrittore nostro ebbe la fortuna di leggere per la prima volta i *Promessi Sposi* a trent'anni; potè gustarli con mente matura, vergine di ricordi troppo giovanili e d'imparaticci scolastici e, quando narrò le proprie impressioni, fece qualche cosa d'interessante. Io ho avuto, in un altro campo, una fortuna analoga: giunsi al 1919 senza aver messo piede nella carlinga d'un aeroplano, e gustai per la prima volta un volo — dopo tante e tante migliaia di persone! — quando l'aeroplano era già giunto, esso, alla sua piena maturità, era già un apparecchio da turismo. Volai su un « biplano trimotore 600 HP Caproni, carrozzato a berlina per sette passeggeri ».

Non parrà dunque, spero, soverchia presunzione se parlo d'un viaggio in aeroplano, dopo che tanti narrarono altri voli assai meglio. Le mie sono impressioni vergini: sono stato uno dei primi in Italia che « presero l'aeroplano » come si « prende il treno »; sono il *man in the street* che, di punto in bianco e per qualche ora, diventa il *man in the heaven*.

Il viaggio era abbastanza lungo: Milano-Roma. La durata discreta: quattro ore e mezza. La stagione sfavorevole: una giornata nuvolosa di gennaio. Tutte condizioni che, insieme con la mia « profanità », rendono l' esperimento abbastanza probatorio. Poichè anche i lettori, tutti i lettori de *Le Vie d'Italia* un giorno o l'altro prenderanno l'aeroplano per i loro affari o per il loro divertimento, interesserà loro di sapere com'è andata.

È andata benissimo.

Ma procediamo con ordine. Cominciamo dall'apparecchio. Un grande biplano da bombardamento, creato per la guerra e recante ancora i variopinti *camouflages* guerreschi, ma dedicato alla pace per improvviso armistizio: al posto della torretta con mitragliatrice fu adattata la berlina, alla zavorra delle torpedini fu sostituita quella (senza offenderli) dei passeggeri. Non ancora dunque un apparecchio creato per il turismo, come saranno presto i suoi fratelli più giovani. Esso è mosso da tre motori a sei cilindri da 200 cavalli l'uno, ha due fusoliere, è guidato da due piloti, che possono a loro piacere alternarsi, avendo a disposizione in doppio gli organi dei comandi.

Eccoci dunque al principio più importante a cui deve inspirarsi un apparecchio da passeggeri: la relativa sicurezza dovuta allo sdoppiamento degli organi principali. Mentre la doppia fusoliera dà una maggiore solidità all'insieme, il triplo motore permette di ridurre enormemente i pericoli dei guasti

meccanici: se un motore s'arresta, si può proseguire e mantenere quota con gli altri due; se si arresta anche il secondo, il volo può essere prolungato ancora in una lentissima discesa, che consente una calma scelta del punto d'atterramento.

Il calcolo delle probabilità insegna che la panne simultanea di tutti e tre i motori è un rischio estremamente ridotto: e, si noti, esso non implica da sè solo un disastro, ma la possibilità d'una discesa disagiata. Lo stesso ragionamento si può fare pei piloti: un malessere che li colpisca entrambi simultaneamente sarebbe un «bel caso».

L'apparecchio ha dunque due cervelli, e tre cuori; per essere più esatti, ha un cervello e due cuori *di ricambio*. Non càpita mica a tutti.

È evidente che i motori potranno essere accresciuti ancora di numero: apparecchi a cinque sono già in funzione. Ciò aumenterà la sicurezza e anche la possibilità di riparare in pieno volo i piccoli guasti meccanici. Accrescere invece ancora i piloti, salvo il caso di voli eccezionali, sembra affatto superfluo.

Tra le due fusoliere e i due motori laterali è collocata la «berlina» che occupa lo spazio fra piano e piano. Siamo nel gradito campo dei *comforts*.

La berlina, a forma d'amandorla, porta lungo i fianchi due sedili a tre posti ognuno. Nella punta anteriore un settimo posto, il migliore: l'«imperiale» della diligenza aerea. Nella posteriore lo spazio per i bagagli e, ciò che non guasta, bottiglie di liquori e bicchieri, allineati e assicurati in bell'ordine.

I motori, messi in moto successivamente, rombano. I due piloti — due «assi» del bombardamento, ten. Sala e ten. Ridolfi — sono ai loro volanti, nella carlinga che sporge aguzza davanti alla berlina, e un decimo passeggero occupa un posto di punta che in guerra serviva all'osservatore mitragliere (non bisogna dimenticare che siamo su un apparecchio smobilitato).

Entriamo nella vettura: berlina o scompartimento di prima classe? I sedili di velluto rosso, il tappetino, la fascia di fotografie sulle pareti vogliono darci questa impressione. Siamo, del resto, in costume ferroviario, con le borse e — i più freddolosi — con la coperta da viaggio: la berlina è ermeticamente chiusa e non occorrono pellicce o caschi.

I motori raddoppiano di fragore, l'apparecchio corre sul terreno, poi, insensibilmente, eccoci in aria: ce ne avverte il cessare delle scosse e qualche dolce ondeggiare. Milano sfugge dietro di noi, imballata nelle sue nebbie basse. Dalla zona a vetri, che corre all'altezza delle teste torno torno alle pareti, il volatore novellino che lascia il nido per la prima volta, gusta le prime sensazioni aeree, che non hanno nulla d'emozionante. La tranquillità del volo rettilineo nella calma ascesa, la solidità e la massa stessa dell'apparecchio (quattro tonnellate e mezza coi viaggiatori) ci dànno il senso della sicurezza.

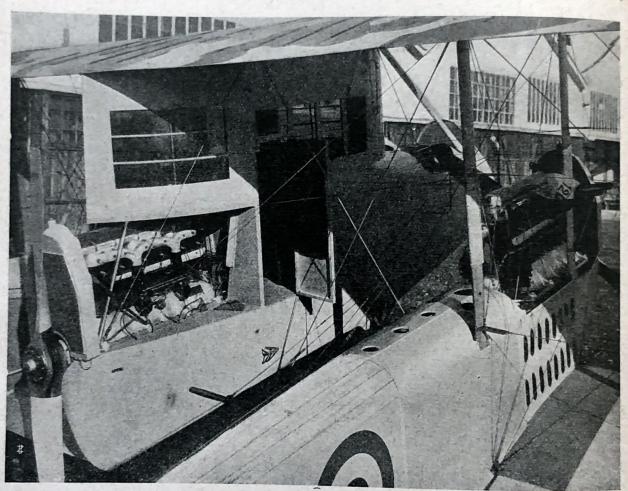
Nè vertigini, nè mancanza di respiro: tutt'al più, mentre si prende rapidamente quota, un lieve intontimento. La sicurezza obiettiva, che il ragionamento e l'esame dell'aeroplano moderno ci dànno, è completata da quella che direi la sicurezza soggettiva: l'impressione di *sentirsi sull'aria* come ci si sente sulla terra. L'idea d'una possibile catastrofe bisogna andarla a cercare con un certo sforzo cerebrale, come in ferrovia quella d'un possibile scontro: non viene da sè. Diciamola in parole povere: non si prova paura.

L'aeroplano è nel cielo: l'altimetro segna 2000. Qua e là le nubi si sfilacciano, e appaiono sotto di noi sconosciuti pezzi di pianura coperta di neve e segnata da un minuto ramificarsi e incrociarsi di sentieri, di strade, di canali irrigui: una carta topografica in bianco e azzurro.

Le impressioni si fanno grandiose. Ma comunicarcele, ahimè, è un altro paio di maniche. La romba dei diciotto cilindri vince gli sforzi delle nostre gole: solo qualche parola urlata dentro le orecchie e confortata da un po' di mimica si può percepire. Le orecchie sono diventate così inutili che è anzi miglior consiglio tapparsele con la cera; e i fogli dei nostri blocchetti si ricoprono di domande e risposte scarabocchiate a matita, e integrate da grandi gesti eloquenti. È l'unico modo di farsi intendere.

Un austero filosofo porrà forse questo laconismo forzato tra i vantaggi d'un viaggio aereo. Meno parole, meno sciocchezze: che cosa si conclude nei viaggi di terra o di mare, in cui la lingua ha tutte le libertà concesse dalla noia? Il filosofo avrà torto, come sempre. Anche due sciocchezze scambiate costituiscono uno dei più cari *comforts* d'un viaggio: l'uomo è nato per condividere le proprie impressioni. Quello di non poter discorrere è uno degli svantaggi, per ora, della

navigazione aerea; tanto più che deriva da uno svantaggio peggiore: lo strepito assordante. Benchè ci si avvezzi a tutto, anche a questo, quattro o cinque ore di fragore sono un bel fastidio, e si arriva con la testa grossa. Occorre ai motori d'un aeroplano da viaggio un buon «silenziatore», che almeno attutisca il rombo, anche a costo di diminuire un po' il rendimento.

di monti, appiattita dalla nostra altitudine, non ha nulla di più attraente della pianura: quasi non la si avverte, e la si deve intuire studiando l'andamento delle strade e dei fiumi e quello... dell'aeroplano. Si balla infatti un pochettino, presi nelle correnti, ed è l'unica lieve emozione del viaggio: quando l'apparecchio sembra mancare abbassandosi, si ha quella sensazione speciale all'epigastrio, che dà un ascensore che discende, o anche una nave che beccheggia, ma enormemente meno acuto e sgradevole.

L'ACCESSO ALLA CABINA.

Nella carlinga intanto il buon umore, grazie ai complici foglietti dei taccuini, si espande. Ci si può muovere e spostare a nostro agio e la temperatura è sopportabilissima: come quella d'un vagone non riscaldato. Un po' di riscaldamento, o elettrico o per mezzo dei gas di scappamento (se ciò non risulterà troppo pericoloso) o per mezzo dell'acqua di circolazione dei cilindri, sarà un buon vantaggio: nel nostro apparecchio quest'ultimo sistema era applicato, ma non funzionava.

Sorvoliamo il Po tortuoso e siamo tosto sopra l'Appennino, che superiamo a 2800 metri: la quota massima raggiunta. Una catena

E, oltre l'Appennino, ecco i primi bagliori del mare, d'un vago mare senza orizzonte, che sfuma nella nebbia luminosa della distanza, ed ecco la Spezia col suo golfo punteggiato di navi e il suo promontorio che è come un artiglio. Ci troviamo in breve tra cielo e mare, ottimo pretesto per qualche spiritosaggine dei taccuini e per far circolare i liquori che scintillano a poppa. Così salutiamo Pisa nella campagna innondata oltre cui sorgono le Apuane abbaglianti.

La costa tirrena ci si disegna davanti, sfuggente con la sua dolce curva che ha veramente qualche cosa di divino: è la forma dell'Italia, la bellissima forma che abbiamo dovuto adorare a pezzetti nelle nostre peregrinazioni terrestri, o, irrigidita, sulle pagine d'un atlante. « *Questa è l'Italia!* » si può dire, contemplandola dall'alto. Ed è il più grande fascino del viaggio aereo: l'aeroplano è, esteticamente, la sintesi, mentre la ferrovia, l'auto, la bicicletta sono l'analisi, più minuziosa e più faticosa, ma — conviene dirlo — più varia.

Al paesaggio visto dall'aeroplano manca soprattutto un elemento: il « primo piano », come dicono i pittori, quel punto di riferimento vicino — uno scoglio, un albero, un ciglione — che col confronto ci dia l'impressione della lontananza, del rilievo, dello sfondo. Non manca mai nei buoni quadri, nelle fotografie artistiche, nei grandi paesaggi contemplati da una vetta alpina. L'aeroplano non l'ha, e disgraziatamente non può fabbricarselo come farebbe un buon pittore...

Via via paesi, fiumi ed isole passano sotto di noi lentamente: 140 km. all'ora, 2000 metri di quota e una berlina chiusa si combinano, strano a dirsi, nell'impressione della lentezza. Le città o le montagne ci appaiono troppo da lontano e scompaiono quasi senza mutar forma troppo lontano dietro a noi per darci l'idea della velocità.

Paesi, fiumi ed isole passano, e non sempre li degniamo della nostra curiosità. Si deve ricorrere ai ricordi geografici, poichè l'unica carta a bordo l'hanno i piloti, che la svolgono man mano. È, manco a dirlo, il 250.000 del Touring.

Il paese si fa monotono: scansiamo una tempesta sulla nostra destra e ci addentriamo nella Maremma selvaggia e olivastra. Appare l'Argentario, legato alla terra dai sottili fili de' suoi « tomboli ». Ormai ci si è abituati, ci si è « ambientati »: ci si può permettere il lusso di annoiarci e persino di appisolarci. Aeroplano o ferrovia?

Ma lo spettacolo infine muta un poco: il sole che declina nel cielo tornato quasi sereno modella il *moutonnement* delle basse montagne del Lazio. Appaiono i laghi, passiamo sulla conca rotonda di quello di Bracciano... E Roma appare.

Si ridestano — con qualche passeggero dormiglione — gli entusiasmi, e i taccuini. Qualcuno vi scrive persino un saluto a Roma, in latino, naturalmente non senza il necessario errore di grammatica, per il color locale: Roma, sparpagliata intorno alle molle curve del Tevere, si fa sempre più vasta nella luce rosea del tramonto: San Pietro sotto di noi è un grazioso premicarte di sasso. I motori, finalmente, si placano. Discendiamo insensibilmente, senz'altra emozione che quella della vittoria: sentiamo la terra sotto di noi...

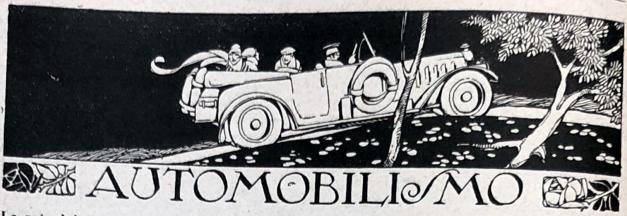
Si sbuca, un po' intontiti, dalla porticina e si tocca di nuovo il suolo — il sacro suolo se volete — tra gli evviva e lo schiocco dello spumante... Quattro ore e trenta minuti esatti, da Taliedo a Centocelle.

Tutti abbiamo l'impressione, anzi la certezza, che il turismo aereo è una realtà: che diverrà in breve un bisogno e un'abitudine.

Soprattutto un bisogno. Credo che l'avvenire della ferrovia aerea, come quello della ferrovia terrestre, sarà soprattutto utilitario: essa sarà per il commerciante, per l'industriale, per l'uomo politico. Il godimento estetico passerà in seconda linea, anche perchè non è, in aeroplano, d'un ordine così elevato come la facile retorica può far pensare.

I nostri occhi non sono fatti come quelli dell'aquila per il volo, che dà, lo abbiamo già detto, impressioni troppo sintetiche. Il paesaggio visto da una carlinga si riduce a una carta, topografica o geografica a seconda della quota, in cui l'orografia... ha una pessima rappresentazione e difetta di rilievo! Ora una carta può esser bella fin che si vuole — magari come saranno quelle dell'Atlante del Touring — ma non procura di solito un grande godimento estetico. Il mondo per l'aviatore è un po' troppo piatto e sempre eguale perchè, dopo i primi viaggi, si senta l'irresistibile attrazione per sempre nuovi viaggi. L'automobile, con tutta la sua polvere e con tutte le magagne de' suoi vili pneumatici, dà godimenti più svariati, più a livello dei nostri sensi.

Ed è bene: ci sarà posto per tutti i mezzi di trasporto al mondo, poichè ciascuno avrà la sua funzione. Quella dell'aeroplano sarà abbastanza vasta: l'ala, dopo aver servito tanto bene a cucinare odi e discorsi, ci servirà ancor meglio pei nostri affari, pei nostri affari in prosa e magari in cifre.

FRANCO BIANCHI.

AUTOMOBILISMO

Le rete dei servizi pubblici automobilistici.

Una delle necessità più vitali per la vita economica nazionale, è senza dubbio l'estensione, il miglioramento e la riorganizzazione dei servizi automobilistici. Ma, meglio che di riorganizzazione, bisognerebbe dire addirittura «organizzazione», in questo senso, che tutti i servizi dovrebbero essere razionalmente coordinati tra loro, sì da poter formare davvero una rete, mentre sinora le concessioni, fatte a spizzico e sparpagliate qua e là a seconda delle iniziative personali, non costituivano in fondo che un complesso inorganico e nato un po' alla ventura.

È questa, ci pare, una delle conclusioni più pratiche a cui giunge un articolo notevole, sulla questione, apparso nell'*Auto Industriale*. Non s'intende già che lo Stato prenda nelle sue, spesso soffocanti, mani la auspicata rete: amare esperienze insegnano che l'eccessiva statizzazione dei servizi è un grave danno. Lo Stato deve invece agire come incoraggiatore, regolatore e coordinatore: sinora era soprattutto la prima funzione quella da esso compiuta, per mezzo dei sussidi; ma le altre due non sono meno vitali. Per compierle, esso deve, anzitutto, secondo la rivista citata, predisporre una specie di piano regolatore, come avviene per altre opere pubbliche, indicando le linee *necessarie* che è disposto ad aiutare e stabilendo le relative condizioni.

Così le nuove arterie nascerebbero dallo studio dei reali bisogni delle popolazioni, potrebbero essere armonizzate tra loro e inquadrate — ciò che è importantissimo — entro la rete ferroviaria, e si avrebbe una giusta perequazione tra regione e regione, un'uniformità di servizi che farebbe a poco a poco scomparire le soluzioni di continuità e completerebbe razionalmente la rete ferroviaria.

Anche il sistema delle concessioni dovrebbe subire qualche modifica. La rivista è, intanto, contraria al sistema del sussidio fisso per vettura-chilometro; lo Stato non deve sussidiare le vetture chilometro comunque effettuate; ma deve assicurare anche la continuità del servizio. Le concessioni dovrebbero essere di due tipi: concessione sussidiata con diritto o meno di esclusività, a seconda delle particolari condizioni della linea, e con l'assicurazione di un *minimum* di sussidio, e concessioni non sussidiate, ma con diritto di esclusività quando occorra assicurare la vitalità dell'esercizio. In questo modo si eviterebbe il pretesto a questioni di concorrenza, anche per brevi tratti interferenti di linee esercite con finalità diverse, e lo Stato avrebbe modo di garentire e aiutare lo sviluppo dei servizi non sussidiati, cui sovrasta la minaccia di trovarsi a fianco pericolosi concorrenti. I servizi postali dovrebbero ottenere, a parte, un sussidio chilometrico fisso.

Dovrebbero pure essere istituiti dei veri e propri servizi cumulativi tra ferrovia ed autocarro, assicurando per esempio al viaggiatore che scende dal treno di trovar posto nell'automobile, ciò che ora non sempre avviene!

Un servizio dovrebbe essere creato *ex novo*: quello delle merci, trascuratissimo in Italia, per l'alto costo e per la concorrenza dei mezzi di trasporto più lenti, ma più economici. Nelle regioni agricole il trasporto meccanico è il più indicato per mettere in valore i prodotti del suolo avvicinandoli al mercato: è addirittura una necessità per i prodotti più facilmente deperibili.

Un'ultima proposta pratica, e che merita d'essere presa tosto in considerazione, è quella di creare un consorzio di concessionari o di aspiranti a concessioni che abbia un diritto di prelazione sul gran numero di veicoli militari che, cessate le necessità di guerra, verranno gettate sul mercato: lo Stato dovrebbe cederle a condizioni di favore, quando esse debbano servire a servizi pubblici. La proposta ha anche il vantaggio di attenuare le perturbazioni che verrebbero al mercato e all'industria automobilistica da quell'improvvisa offerta di vetture «riformate», e facilitando il pronto nascere di linee automobilistiche, permetterebbe di rimediare

in qualche modo al disservizio ferroviario, che turberà certo per molto tempo ancora il calamitoso dopoguerra dei trasporti.

Le marche d'automobili in Isvizzera.

Al 31 dicembre scorso si trovavano in Isvizzera 5076 automobili e 1216 autocarri: circa un terzo delle prime (1653) e tre quarti dei secondi (912) di fabbrica svizzera. Così una statistica pubblicata dalla *Revue du T. C. S.*

Le 3423 automobili straniere sono così ripartite: marche francesi 1517, germaniche 762, italiane 486, americane 305, belghe 178, «senza indicazione di marca» 175.

Se si prendono le singole marche, tra quelle straniere la palma spetta a una marca italiana. Infatti, dopo le Martini (635) e le Piccard-Pictet (428) svizzere, vengono le Fiat (283), seguite dalle Renault e dalle Peugeot quasi alla pari (221 e 220), dalle Zedel (175) francesi e, ancora alla pari, dalle Opel tedesche e dalle Ford americane (143), ecc. Le marche italiane con più di 15 vetture sono cinque: Fiat, Bianchi (94), Itala (29), Scat e Diatto.

Quanto agli autocarri stranieri, viene alla testa la Francia con 170, seguita dalla Germania con 71 e dall'Italia con 35 soli.

Motori lunghi o corti?

Le proporzioni dei cilindri dei motori variano precisamente come la moda del taglio degli abiti. Tuttavia la moda dei cilindri lunghi è costante, da varî anni a questa parte. I motori quadrati (alesaggio approssimativamente pari alla corsa del pistone) sono ormai un ricordo lontano. Attualmente la formula più in voga, almeno in America, è questa: alesaggio pari a metà della corsa.

La rivista *Motor* dà una statistica delle principali fabbriche d'automobili americane sotto questo riguardo: su 49 di esse, 19 hanno adottato un rapporto tra corsa e alesaggio un po' inferiore a 2; 30 un rapporto un po' superiore. I limiti sono questi: il motore più corto ha un rapporto di 1,75, il più lungo di 2,50. L'indice di compressione varia tra 3,20 e 5,25.

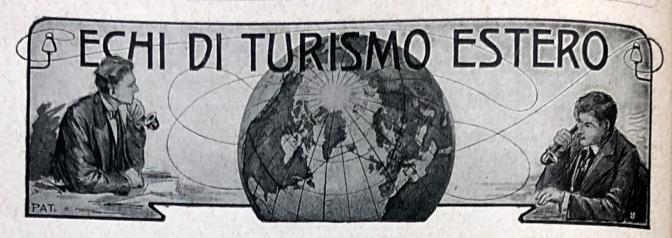
I nuovi destini dell'automobile.

L'automobilismo in questa guerra si è acquistato grandi benemerenze. Gli autocarri salvarono l'Italia nel maggio 1916. Gli autocarri, più recentemente, salvarono la Francia nel maggio 1918. Tuttavia i maggiori onori non vanno ad esso.

I trasporti delle masse, che avranno bisogno di essere rapidi, di godere di quella libertà di movimenti che una ferrovia non consentirà mai, non potranno operarsi che con automobili: giacchè gli aeroplani da viaggio diverranno sì, e prossimamente, una magnifica realtà, ma quali che siano le loro proporzioni, sembra difficile che possano raggiungere la capacità di un grosso autocarro. L'aeroplano avrà un avvenire diverso dall'automobile. Chi dovrà o vorrà ad ogni costo far presto si varrà non più dell'automobile, ma del velivolo. Ma la gran massa delle merci e degli uomini non potrà che rinunziare all'aeroplano e dovrà scegliere tra ferrovia e automobile.

Ecco la più nobile lizza per i costruttori e per le società che fonderanno e gestiranno linee automobilistiche.

A pace conclusa, scrive *Energeia*, toccherà alle linee automobilistiche di sgombrare dai più remoti paeselli i prodotti che non devono rimanere inutilizzati, giacchè l'automobile può recarsi dove la ferrovia o non arriva o arriva solo con grandissima e inadeguata spesa.

A ciò si aggiunga la configurazione speciale del terreno italiano. Essa è tale da rendere problema di vitalissima importanza lo sviluppo intensivo dei servizi automobilistici. Paesi di pianura possono a molti loro bisogni sopperire con le ferrovie, ma un paese come il nostro che, a parte l'Italia Settentrionale, è percorso longitudinalmente da una catena di monti, non troverà mai sfogo sufficiente ai suoi prodotti in una rete ferroviaria, neanche se il Governo addiverrà a distribuire equamente le ferrovie tra settentrione, centro e mezzogiorno. In tutta l'Italia Centrale e Meridionale solo automobili innumerevoli potranno portare i prodotti sui grandi mercati. I paesi sul mare potranno valersi della via marina se, sistemati i porti, si organizzerà la piccola navigazione: programma della più alta importanza che attende ancora di tradursi in pratica. Ma i paesi interni, i paesi della Sila e delle Murge, dovranno rassegnarsi in eterno a vedere i prodotti macerare sul posto? Una camionabile si apre assai più presto di una via ferrata. Può essere accidentata e bizzarra purchè sia larga abbastanza e non a dirittura a rotta di collo: la guerra insegni. L'apertura di vie camionabili non è tale impresa che, con molta buona volontà, non possano riuscirvi leghe di comuni anche senza l'appoggio governativo o solo con un lieve incoraggiamento. Anzi le grandi società per servizi automobilistici, se pervenissero ad unirsi, potrebbero tentare esse medesime questo lavoro, di sommario adattamento stradale, per inondare le strade, non di poche vetture sgangherate, ma di un flusso ininterrotto di automobili.

L'intesa ferroviaria.

La Renaissance du Tourisme pubblicò nel numero dello scorso luglio un articolo del dott. Francesco Guarnati nel quale venivano esposti gli intendimenti delle ferrovie italiane per favorire la circolazione turistica nella penisola. Tale articolo è stato ripreso e commentato dalla *Rivista del Touring Club Francese*. E il commento è doppiamente considerevole per le idee esposte e perchè chi le espone è il Presidente del Touring francese, A. Ballif.

« Francia e Italia, egli scrive, già unite da tanti vincoli di tradizioni e di simpatie, e strette ormai da una indissolubile amicizia, avranno ogni interesse a valersi reciprocamente degli studi ai quali esse avranno atteso. Data la comunanza di frontiera, occorre, per la rapidità, la comodità e lo sviluppo delle relazioni, che i problemi ferroviari vengano studiati insieme e risoluti alla stessa stregua o, per lo meno, con lo stesso spirito.

« Prima della guerra il numero dei turisti tedeschi in Francia era considerevole e quello dei turisti italiani sensibilmente inferiore: dobbiamo creare la situazione inversa. Quanto è grande la nostra avversione per la Germania ed i suoi prodotti — uomini e cose — altrettanto sarà viva la nostra simpatia per l'Italia. A tale simpatia si aggiungano le grandi attrattive offerte da questo paese dotato dalla natura, dall'arte e dalla storia di tutto ciò che può cattivare ed appassionare il turista.

« Per il turismo mondiale la Francia e l'Italia devono diventar le mète principali del turismo in Europa; noi stessi dovremo rimpiazzare il classico viaggio alla Foresta Nera e alle rive del Reno col viaggio in Italia... e non perderemo nel cambio.

« Vi è dunque un interesse reale a che le ferrovie francesi ed italiane siano collocate, in quanto concerne i viaggiatori e il turismo, sotto regimi se non comuni, se non identici in tutti i loro punti, per lo meno ravvicinati quanto più è possibile, di guisa che il viaggiatore passi dalla Francia in Italia e viceversa quasi senza accorgersi che muta di paese.

« Aggiungiamo: l'oggetto di questa nota ci conduce a contemplare un accordo con l'Italia; ma un accordo simile è pienamente desiderabile anche con l'Inghilterra, il Belgio, la Svizzera, la Spagna, con tutti i nostri vicini, in una parola, escluso colui *dont on ignorera le nom désormais*. Una conferenza a tale scopo tra i rappresentanti degli Stati e delle Compagnie ferroviarie sarebbe augurabile e se ne dovrebbero gettare le basi senza indugio. Nel momento in cui tanto si parla di una Società o Federazione di Nazioni, ci sembra lecito considerare la costituzione di una « Federazione ferroviaria » che, facilitando i viaggi, dia loro un nuovo impulso.

« La Conferenza potrebbe essere il primo passo su questa via. Noi ci permettiamo di richiamare su tale questione l'attenzione del nostro Ministro dei Lavori Pubblici e dei Direttori delle nostre Compagnie ».

Non aggiungeremo un commento al commento, tanto più che le linee del Presidente del Touring Club Francese, e non potrebbe essere diversamente, ci trovano pienamente consenzienti.

Ben venga, quindi, la conferenza, se questa deve spianare la via alla intesa ferroviaria. I vantaggi di tale intesa sono evidenti: primo e tra i più importanti quello che, mirandosi a dare uniformità di indirizzo ai diversi servizi, la modellazione di questi avverrebbe naturalmente sui tipi più progrediti.

Resi più comodi e più facili i grandi mezzi di comunicazione ed abbattute molte ed inutili barriere, le grandi correnti scenderanno e saliranno per le vie ferrate a distribuire nei paesi i benefici materiali e morali di cui sono apportatrici. E una più esatta conoscenza ed una più giusta valutazione di uomini e di cose spianerà la via alla tanto auspicata fraternità dei popoli che rimane pur sempre, attraverso preconcetti ed incomprensioni, una vana parola.

In Francia.

Dal rapporto presentato all'Assemblea generale del Touring Club Francese dal Vice-Presidente sig. H. Defert, apprendiamo essere in progetto una grande « settimana d'Alsazia e Lorena » che coronerà le feste cui darà luogo la commemorazione del 25° anniversario del Touring.

Tale commemorazione è stata fissata per il giugno 1919 e precederà i Congressi internazionali di Monaco, che si terranno agli inizi del 1920, ai quali Governo francese, Office National du Tourisme e T. C. F. hanno aderito ufficialmente.

È altresì allo studio una proposta intesa ad istituire, con la denominazione di *Guide Bleu*, una biblioteca di guide interalleate, in armonia di redazione e di formato, da opporsi alla *Guida Rossa* di Lipsia.

Inoltre si parla, e la cosa viene ora confermata dal resoconto del Consiglio di Amministrazione dell'Office National du Tourisme, pubblicato ne *La Renaissance du Tourisme*, di una probabile Conferenza di Turismo interalleato da tenersi a Parigi.

Turismo esotico.

Nel numero di dicembre de *La Renaissance du Tourisme*, Maurice Rondet-Saint dimostra ancora una volta l'importanza del turismo nella attività economica generale. Importanza che tende ad affermarsi sempre più nel vasto mondo e che, in paesi non facilmente accessibili e privi di tradizioni turistiche, ha dato origine ad organizzazioni meritevoli di essere poste a modello nei nostri paesi europei turisticamente più favoriti.

Nelle Antille, per esempio, gli americani avevano istituito, prima della guerra, e torneranno a istituire subito dopo, un servizio regolare di grandi crociere marittime, con superbi piroscafi, tedeschi generalmente. Questo ciclo comprendeva tutte le Antille e Panama, considerata da molti americani come meta d'un doveroso pellegrinaggio nazionale.

Ammirevole è altresì quanto gli americani stessi hanno saputo fare dell'Alaska. Quando gli Stati Uniti acquistarono dalla Russia quella contrada quasi polare, non esplorata e non sfruttata, pensavano solo certamente a divenir proprietari dei *placers* del Yukon e delle ricchezze minerali che si supponeva dovesse contenere quella terra non privilegiata. « Quale non fu la mia sorpresa, dice il Rondet-Saint, di constatare durante un viaggio a San Francisco e a Sea-Tacoma nel 1909 che l'industria turistica era stata in pochi anni più sviluppata dagli americani al Yukon di quello che non lo fosse in molte parti della Francia! ».

Durante la breve stagione nella quale il soggiorno è possibile nell'Alaska, più di 20 battelli sono destinati al trasporto dei turisti tra la costa nord-ovest americana e la nuova colonia degli Stati Uniti.

Una intelligente pubblicità dimostra tutte le risorse in caccia, pesca, escursioni che racchiude la lontana e perduta penisola del nuovo mondo per la quale il turismo è assurto così in qualche anno a fattore economico di primo ordine.

Ma il paese dove, fino allo scoppio della guerra, tutti coloro che s'interessano alle questioni turistiche potevano, secondo l'autore, attingere insegnamenti pratici ed imparare quale sia la via da seguire per creare dalle fondamenta rapidamente e scientificamente l'industria turistica è Giava.

L'Ufficio preposto a tale branca è un'istituzione di Stato ed a giudizio del Rondet-Saint è perfetto sotto tutti gli aspetti. Tutto è stato preveduto: il legame fra i diversi elementi dell'industria alberghiera, di guisa che la capacità di recezione sia la stessa su tutti i punti del territorio dell'isola; i piani di escursioni adatti a ciascuna regione; il loro costo; la sorveglianza dei prezzi affinchè lo sfruttamento del viaggiatore in tale o tal'altro punto non nuoccia all'insieme della industria turistica del paese.

Le guide generali o locali sono distribuite gratuitamente. E quando voi andate ad informarvi all'Ufficio di Batavia sulle condizioni del viaggio siete ricevuto da un funzionario esperto e poliglotta che vi accoglie con cortesia di vero gentiluomo. Questo signore vi chiede quanto tempo intendete rimanere a Giava; quanto volete spendere; se preferite le bellezze naturali o i monumenti; ed egli vi traccia l'itinerario. Così indirizzato potete percorrere l'isola lontana con maggiore facilità di quanto ne richieda la stessa Svizzera, il solo paese d'Europa ove il turismo possa dirsi veramente organizzato. Ecco alcune indicazioni sufficienti a dimostrare a qual punto venga spinta la cura del turista.

Alle intersezioni delle vie si trovano dei preposti chiamati « mandours » che rintracciano i turisti nel treno, vanno ad essi e, servizio prezioso in un paese ove la lingua parlata è il malese e l'olandese, s'incaricano essi stessi dei trasbordi, vi evitano gli errori e le discussioni coi facchini e vi collocano dall'uno nell'altro convoglio. Ciò, notisi bene, è un pubblico servizio.

Altro indice: nell'aprire la guida principale di Giava, redatta in più lingue, la prima cosa che cade sott'occhio è la raccomandazione di essere modesti nelle mancie per non crear precedenti che possono danneggiare l'avvenire turistico del paese. Come tutto ciò è lontano dalla nostra abitudine di esagerare, in tale campo, creando così, a nostre proprie spese, l'infinita sequela di postulanti che ci rendono insopportabile qualsiasi spostamento!

Risultato delle norme applicate dagli olandesi nella loro colonia? In cinque o sei anni Giava è arrivata ad attirare annualmente 8.000 turisti. Cifra non enorme per se stessa; ma che può considerarsi tale se si pensa che i turisti si recano colà per un soggiorno piuttosto lungo e che, data la natura del viaggio, essi divengono tutti grossi clienti per il paese.

L'industria alberghiera è diffusa sulla intiera superficie della colonia olandese con un'ampiezza, un senso pratico, un metodo, un'unità di azione di cui potrebbero andare orgogliose molte città d'acque europee. Le Compagnie di Navigazione, conclude il Rondet-Saint, fanno affari d'oro grazie al flusso di passeggieri ben paganti che loro apporta il turismo; e questo è diventato uno tra i rami economici più importanti della colonia.

Gli industriali e i laboratori scientifici.

Il Comitato nazionale scientifico-tecnico per lo sviluppo e l'incremento dell'industria nazionale, con sede in Milano, conscio della decisiva influenza che lo stretto ausilio della scienza ha per il migliore e più intenso sviluppo delle nostre industrie, accogliendo integralmente le proposte presentategli dal senatore Pirelli, quale Presidente della Commissione mista di scienziati e di industriali sedente in Roma, ha deliberato l'istituzione di borse di perfezionamento all'interno e all'estero a favore dei giovani laureati in chimica farmaceutica, fisica, ingegneria e agraria, a fine di stimolarne l'attività e di rendere loro possibile, mediante pratica esercitazione e ricerche presso i nostri laboratori scientifici superiori, e presso analoghi istituti all'estero, di integrare e di perfezionare la istruzione scientifica da essi ricevuta nei corsi universitari.

Il numero e l'ammontare delle borse, le quali cominceranno ad assegnarsi per concorso a decorrere dell'anno scolastico 1919-20, saranno fissati anno per anno da una speciale commissione e al relativo pagamento si provvederà con i fondi che i maggiori industriali d'Italia han versato e verseranno per i fini di alta utilità economica e sociale a cui tende il Comitato nazionale scientifico-tecnico.

Le norme che disciplinano il conferimento e il godimento delle borse sono contenute in uno speciale regolamento che sarà integralmente pubblicato sul Bollettino dello stesso Comitato.

Le nuove produzioni italiane create durante la guerra e per il dopoguerra.

Nell'esultanza di questi giorni indimenticabili — dice un comunicato della Federazione Comm. Ind. Italiana — mentre l'Italia ha inciso a caratteri indelebili la sua storia e fucinato il suo avvenire nel mondo, per virtù di un esercito eroico che, nell'attesa indomita e vigilante, ha saputo preparare la travolgente vittoriosa riscossa, e del popolo che, non piegando sotto una crisi avversa, ha dimostrato di essere, nella disciplina e nel sacrificio, degno della stirpe, la Federazione commerciale industriale italiana, rompendo ogni indugio, bandisce una « Mostra delle nuove produzioni create durante la guerra e per il dopoguerra », aperta a tutti i produttori italiani.

Questa mostra, ordinata con criteri precisi e speciali allo scopo di far conoscere agli Italiani e agli stranieri i progressi dell'industria nazionale, la quale, pur dedicandosi con mirabile fervore alla produzione bellica, non ha trascurato di preordinare con sagace preveggenza il suo programma per la ripresa della vita normale, non avrà nulla di comune colle solite esposizioni o con le fiere campionarie.

Essa, nei confini del programma ben definito, dal quale verrà escluso ogni inutile contorno fastoso, dovrà rappresentare per sè stessa il valore intrinseco delle forze produttrici italiane, solidali nella ferma volontà di cooperare efficacemente al risorgimento economico ed alla restaurazione generale della Patria.

Con questa iniziativa, intorno alla quale la « Federazione commerciale industriale italiana » si ritiene sicura di raggruppare tutte le buone volontà individuali e la simpatia e l'appoggio di tutte le classi lavoratrici, è convinta di assolvere ad un suo scopo fondamentale, dando la possibilità agli Italiani di ben conoscere sè stessi attraverso una affermazione positiva di forza e di valore, che dimostrerà quanto può valere, anche nei momenti più critici, la collaborazione fattiva ed ardita del capitale col lavoro e la fede di tutto un popolo nei suoi più alti destini.

Una Banca per gli agrumi.

Ad iniziativa di quei produttori e sotto gli auspici della Lega degli agrumi si è costituita recentemente in Palermo una *Banca per il commercio degli aranci e dei limoni*. Essa ha lo scopo di centralizzare il commercio degli agrumi, regolarne l'esportazione e far quotare nelle borse i limoni e i loro derivati. Si propone anche di creare una flotta mercantile specialmente costruita per il trasporto degli agrumi.

L'igiene e la vita.

È il titolo di una nuova rivista che, a cominciare dal dicembre, vede la luce in fascicoletti mensili illustrati di 30 pagine. E poichè siamo lieti di fare ad essa della buona propaganda, aggiungiamo che si pubblica in Roma, Via dell'Umiltà 79, e che l'abbonamento costa L. 3,50.

« Dopo il trionfo della morte — è detto nella circolare-programma — riprenderà tra gli uomini, con rinnovato fervore, l'anelito irrefrenabile verso la vita! ».

Tutti ne abbiamo la certezza assoluta. La vita non è l'unico bene dell'uomo. Possiamo dire che non è neppure il suo bene più alto, dacchè seppe farne olocausto al proprio ideale. Ma, più ci allontaniamo dalle forme puramente istintive della vita materiale per salire alla visione ed alla comprensione dei grandi problemi del mondo fisico e morale, più vediamo che alle forze dell'istinto si intreccia un intenso e cosciente amor della vita, per le gioie che ci promette, per la battaglia cui ci invita, anche per gli spasimi che ci riserba.

Ma l'uomo moderno non ha ancora imparato a vivere. Pur avendo allontanato dal suo corpo la volontaria penitenza del cilicio, martoria le sue carni, il suo spirito senza posa. Aspira ad una esistenza sana e serena, eppure cosparge la propria vita di rovi, tra cui deve inoltrarsi sanguinando e gemendo.

La verità è questa: non si conosce l'arte di vivere. La scienza sanitaria può avere abbandonato gli antichi sentieri, aver moltiplicato e migliorato le sue indagini, chiarito le profonde origini dei morbi, offerto incessantemente i suoi doni non solo per la cura delle infermità, ma — quello che più vale — per la loro prevenzione. L'uomo le passa accanto, ignorando e deridendo.

Si può dire che — salvo in pochi e non ampi strati sociali — l'igiene individuale, quella che si raccomanda allo spirito di iniziativa ed alla illuminata sagacia del singolo, abbia fatto bancarotta. Il fatto è tanto più doloroso, inquantochè l'igiene sociale, quella promessa e attuata dai poteri pubblici, documentò, con una serie di vittorie, la sua mirabile efficacia. Sicchè vi è una matematica certezza ed è questa: se la politica sanitaria degli Stati e degli Enti locali non si fosse svolta tra l'indifferenza comune e sovente tra la resistenza di quelli cui era diretta e cui doveva giovare, il livello della salute pubblica e la vigoria personale sarebbero ben più alti di quello che non siano.

La Rivista ha quindi un duplice intendimento. Da un lato vuole prendere in esame quei problemi sociali di quest'ora, in cui l'elemento sanitario ha parte tanto cospicua, per agitarli dinanzi i lettori e i pubblici poteri, per chiarirli nei loro elementi tecnici, in modo che le soluzioni auspicate siano le più larghe e le più perfette possibili. Dall'altro lato intende giovarsi di ogni propizia occasione chiamando in aiuto lo spirito di curiosità, il desiderio di sapere, la suggestione dell'immagine, occorrendo, l'attrattiva dell'arte, per diffondere a piene mani quella semenza da cui deve nascere una maggiore consapevolezza dei diritti della salute.

L'igiene del popolo.

Insegnare le norme igieniche a nulla vale se l'insegnamento sia in aperto e stridente contrasto con la realtà. In nessun'altra disciplina come quella della salute l'esempio si dimostra efficace. E questo esempio dovrebbero darlo le pubbliche amministrazioni demolendo i vicoli neri e sudici, le case pericolanti e buie; costruendo scuole bianche, ventilate e soleggiate, bagni popolari, fognature, ospedali e sanatorî moderni, aprendo vie larghe, fiancheggiate da alberi e da case pulite con finestre ampie; impedendo la sofisticazione degli alimenti; curando la pulizia dell'abitato; fornendo a profusione di acqua città e villaggi.

L'opera delle pubbliche amministrazioni dovrebbe quindi essere completata dall'opera delle persone singole. I medici condotti, i maestri elementari e in generale tutti coloro che si trovano in diretto e immediato contatto col popolo dovrebbero dare l'esempio d'una vita igienica. All'esempio si può unire la predicazione, la propaganda orale. Essa dovrebbe essere fatta con perseveranza, ma senza fanatismo; con persuasione, ma senza ciarlataneria; con dolci maniere, ma senza sfoggio di erudizione. Quanti ne sono convinti dovrebbero mostrare l'utilità dell'osservanza delle norme igieniche.

Il popolo non sa che cosa sia l'igiene, non perchè non ne ha voluto o non ne vuole sapere, ma perchè non gli è stata mai insegnata e mai non v'ha posto studio. La diffusione di molte pubblicazioni popolari agevolerà il raggiungimento dello scopo, ma non basta. La metà del popolo è analfabeta e dell'altra metà appena un decimo legge, e di questo decimo pochi s'occupano del modo di mantenersi sani.

Esistono in Italia, diffuse in ogni paesello della nostra penisola, istituzioni di pubblica beneficenza e associazioni operaie di mutuo soccorso che si propongono di venire in aiuto dei cittadini o dei soci in caso di disgrazia o di malattie. Esse dovrebbero diventare i centri per la diffusione delle norme dell'igiene e compirebbero una propaganda corrispondente allo scopo per il quale sorsero e per il quale sono costituite; esse si rivolgerebbero alla generazione già adulta, mentre la scuola dovrebbe rivolgersi alla generazione che sorge.

L'opera delle pubbliche amministrazioni, l'insegnamento, l'esempio, la parola vinceranno difficoltà e pregiudizi; questi sono molti, ha scritto Amedeo Ferretti nel *Fronte Interno*, ma appunto perchè sono molti, anzichè diminuire devono far crescere in noi la convinzione della necessità di una seria propaganda per diffondere le norme dell'igiene in mezzo al popolo.

La burocrazia e l'igiene.

La burocrazia ha ucciso la logica della vita collettiva cominciando dall'uccidere la logica degli edifici nei quali la vita collettiva si manifesta. Così i nostri tribunali, scrive Ernesto Bertarelli ne *L'Igiene e la vita*, sono talmente lerci e sporchi e sudanti che non si può a meno di pensare che ove giudici e giustizia assomiglino alla casa, la faccenda deve essere grave assai anche per il diritto. Al sole abbiamo precluso la via dimenticando che se non è Dio è suo cugino germano; abbiamo adottato nelle manifestazioni della vita in comune una tale strafottenza della pulizia e della estetica elementare che bisogna pensare ad una aberrazione del senso della vita.

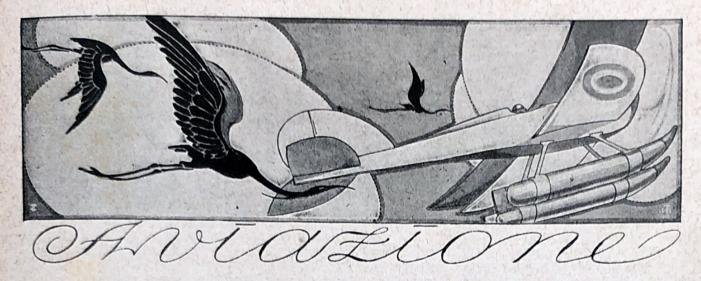
Nessuna casa privata tollererebbe i pavimenti di un tribunale o gli sputacchi allaganti di una sala d'aspetto di una stazione ferroviaria. Le latrine di tutti gli edifici collettivi sono letamai nauseanti che fanno pensare a inferiorità zoologiche immodificabili.

Nè si reagisce, nè si urla, ma si adattano tutti fachiricamente, con un sorriso di disillusione sulle labbra che prova la nostra impotenza spirituale.

La burocrazia possiede morfine meravigliose che acquetano anche gli eccitamenti più intensi. Ogni usciere diventa un morfinizzato, ogni impiegato ha la paralisi progressiva del senso estetico. Le muffe, la polvere, la sporcizia rappresentano gli attributi quasi fatali di tutte le manifestazioni materiali della vita burocratica. Perfino dove si fa *ex novo*, la tendenza prevale a poco a poco. Guardate i nuovi edifici postali (che del resto nove volte su dieci ignorano il segreto della luce) e vedrete la lenta conquista della sporcizia prima negli angoli nascosti, poi sui muri, poi sui pavimenti, poi su tutto. La burocrazia è cisposa perchè lo stipendio non mette in valore il senso della pulizia e l'estetica della vita. L'igiene è una dea scocciante che parla con voce di imposizione mentre dovrebbe essere la gioconda deità che canta a noi la bellezza della vita e rivela le fonti semplici e divine della bellezza fisiologica. Forse noi siamo troppo poveri e la povertà grava sull'anima col senso della «impipanza» generale; forse siamo un poco indiani e non vogliamo reagire; forse siamo anarchici e non sentiamo l'amore per la proprietà collettiva e odiamo più ancora della proprietà privata quella pubblica.

"LE VIE D'ITALIA„ È LA RIVISTA DI **TUTTI GLI ITALIANI** POICHÈ TUTTI LI INTERESSA: LO STUDIOSO E IL COMMERCIANTE, IL TURISTA E L'INDUSTRIALE, LO SFACCENDATO E L'AFFACCENDATO, IL PRATICO E L'INTELLETTUALE.

"LE VIE D'ITALIA„ STUDIANO TUTTE LE QUESTIONI VERAMENTE VIVE SENZA FRONZOLI LETTERARI E CON SPEDITEZZA MODERNA. ADDITANO, QUANDO OCCORRE, L'ESEMPIO STRANIERO, MA CON SENTIMENTO DI CONVINTA ITALIANITÀ. DIFENDONO E SI PROPONGONO DI METTERE IN VALORE IL PATRIMONIO DELLE BELLEZZE NAZIONALI, CHE COSTITUISCE UNA DELLE PIÙ GRANDI E PIÙ TRASCURATE RICCHEZZE D'ITALIA. MA DESCRIVONO INSIEME ALTRE FONTI DI RICCHEZZA, POCO NOTE O POCO «SFRUTTATE», E VOGLIONO ESSERE LE SUSCITATRICI DI **TUTTE LE ENERGIE**. OGNUNO PUÒ TROVARE LA NOTIZIA, L'IDEA, L'INDICAZIONE, L'INCITAMENTO CHE GLI OCCORRE, CHE GLI GIOVERÀ E CHE LO MIGLIORERÀ.

"LE VIE D'ITALIA„ VOGLIONO ESSERE UTILI A TUTTI GLI ITALIANI. TUTTI GLI ITALIANI DEBBONO AIUTARE "LE VIE D'ITALIA„. E AIUTARE SIGNIFICA: **ABBONARSI.** CIÒ COSTA BEN POCO: LIRE **7,25** ALL'ANNO ALL'INTERNO E COLONIE; LIRE **10,30** ALL'ESTERO.

Aviazione

Gli apparecchi multimotori.

L'aviazione come mezzo di trasporto deve garantire ai viaggiatori una sicurezza uguale a quella della quale essi godono attualmente in ferrovia o in piroscafo. E a tale sicurezza tendono appunto a conformarsi gli apparecchi multimotori. La creazione di una macchina provvista di un eccesso di potenza tale da supplire alla insufficienza causata dall'arresto di un gruppo motopropulsivo permetterà di evitare le conseguenze di una *panne* ed assicurerà un più regolare rendimento.

Ciascun motore deve formare un gruppo separato con i propri serbatoi, il proprio radiatore, il proprio sistema di tubi, ecc. che lavorerà indipendentemente dallo stato degli altri motori. Inoltre è indispensabile che la disposizione dei motori permetta di procedere durante il volo a piccole riparazioni. Un meccanico dell'equipaggio, provvisto degli strumenti e dei pezzi di ricambio necessari, deve avere l'incarico di sorvegliare diversi organi e di rimettere in istato normale di funzionamento i motori danneggiati.

Un apparecchio a quattro motori costruito razionalmente, può continuare con pieno carico a volare e a prendere quota, con tre motori, avendo il quarto completamente fermo. Esso potrebbe anche mantenersi a una altezza di 1500 a 2000 metri con due motori soltanto qualora gli altri due venissero a mancare; è quindi evidente che la minaccia di un atterramento forzato prodotto da un guasto del motore non esisterebbe quasi più, e che l'aeroplano sarebbe sempre in condizioni di continuare la sua rotta fino a quando glielo permetterà la provvista di combustibile che ha a bordo.

Altra questione d'importanza grandissima dal punto di vista del rendimento dell'apparecchio è quella della ripartizione del lavoro fra i componenti l'equipaggio. Questo deve comprendere, oltre il meccanico, due piloti capaci di manovrare la macchina aerea; di guisa che, mentre l'uno di essi conduce, l'altro adempie funzioni di osservatore, sorvegliando la direzione. Tale ripartizione che non è indispensabile quando le condizioni atmosferiche sono favorevoli (il pilota potendo esso stesso far da osservatore), acquista grande importanza con tempo cattivo. In tal caso la presenza a bordo d'un osservatore è più consigliabile, poichè il pilota che non deve occuparsi dei motori e dell'orientazione, può manovrare col massimo di precisione ed il minimo di fatica.

Ora che una vittoria completa ha posto termine alla guerra, scrive Sikorsky ne *La Traction Moderne,* occorre concepire e costruire tipi di aeroplani che rispondano alle esigenze del tempo di pace. Il problema consiste nell'aumentare il peso utile, nel garantire il massimo di sicurezza, e nel rendere il nuovo mezzo di trasporto quanto più possibile comodo ed economico. Tutte queste condizioni saranno realizzate nel modo migliore intensificando lo studio di apparecchi multimotori; e noi vedremo, in un prossimo avvenire, veri e propri bastimenti aerei giustificare tutte le speranze che si fondano sull'aviazione.

La transaerea sud-africana.

Il progetto della Transaerea sud-africana, alla quale il nostro paese proteso verso il centro del Mediterraneo come un gigantesco molo di atterramento è particolarmente interessato, è stato minutamente studiato. I due lati del problema che fino a qualche anno fa presentarono le maggiori difficoltà, e cioè il salto del Mediterraneo e la traversata del Continente nero, sono già risoluti. Negli ultimi due anni il Mediterraneo è stato più volte attraversato da apparecchi inglesi e non vi è dubbio che dallo sperone d'Italia o da altra base esso possa essere varcato in tutta la sua larghezza.

L'altro lato del problema, che riguarda la traversata dell'Egitto, del Sudan, della Somalia, dell'Angola, della Cafria e degli ex possedimenti tedeschi dell'Africa Orientale, fino alla Colonia del Capo, forma parte di una organizzazione, la quale può ritenersi già in via di attuazione, seguendo centri praticamente civilizzati, ed in cui è possibile stabilire grandi officine di raddobbo e di rifornimento.

Il Governo inglese non ha mancato al riguardo di interessare i governi alleati per quegli appoggi che ritiene necessari e, leggiamo in *Ardea*, già all'uopo sono stati avviati i negoziati per attuare il più presto possibile il grandioso progetto.

Per ora l'iniziativa resta nel campo privato, poichè la concessione è stata affidata ad una speciale Società costituitasi in Egitto, della quale fanno parte alcuni capitalisti italiani. E che l'Egitto sia quello che maggiormente si interessi della cosa è perfettamente spiegabile, qualora si consideri che è come il centro della vasta rete che deve congiungere l'Europa all'Asia ed all'Africa, Alessandria potendo essere un base di approdo per gli apparecchi che provengono dal Mediterraneo e la base di lancio per gli apparecchi che giungono dall'interno dell'Africa. Si parla già anzi di istituire ad Alessandria una speciale stazione di ricambio per gli apparecchi transmediterranei e per il raccordo delle altre linee di navigazione aerea, fra le quali quella che percorrerebbe tutta la costa settentrionale del continente africano e raggiungerebbe Tunisi attraverso la Libia.

Gli esperimenti fatti hanno già potuto stabilire che le grandi vallate del Nilo non sono soggette a grandi oscillazioni atmosferiche, poichè i venti che soffiano sul littorale non arrivano fino all'interno, mentre le bufere della Nubia non sono temibili che in determinate stagioni dell'anno. Il braccio Cairo-Kartum, che incomincerà a funzionare subito, è quindi il tronco settentrionale della costruenda linea sud-africana, a cui ben presto seguirà l'attuazione del progetto voluto dal Governo francese per congiungere l'Egitto o, per meglio dire, le terre bagnate dal Mediterraneo, col Madagascar.

In vedetta.

Se non siamo ancora alla pace non c'è più la guerra e le grandi fabbriche, sorprese dagli avvenimenti in piena produzione bellica, dopo qualche attimo di incertezza si orientano e preparano la produzione futura.

Conoscere, presso amici o nemici, per quale via questa si diriga è certo interessante; pubblichiamo perciò le indicazioni che attraverso inchieste naturalmente frettolose, cominciano a giungere su gli intendimenti delle grandi marche estere di aviazione.

Blériot, che produceva *Spad* in grandi serie, continuerà a fabbricare velivoli, ma velivoli di pace. Per utilizzare tutto il suo personale egli inizierà, inoltre, la fabbricazione dei vagoni-letto.

Farman non abbandona l'aviazione ma aggiungerà alle sue macchine commerciali i vagoni e i lavori di ebanisteria.

Caudron, il costruttore d'Issy-les-Moulineaux, ha allo studio progetti di nuovi apparecchi di pace; ciò non gli impedirà di produrre porte, finestre e altro materiale per le regioni invase.

Nieuport et Bréguet continueranno a fabbricare velivoli e preparano apparecchi commerciali. Accessoriamente, lavori di ebanisteria.

Levasseur continuerà l'aeroplano e l'idroplano e si dedicherà specialmente al S. A. R. studiato e costruito dall'ing. Béchereau.

Voisin seguiterà anch'esso a produrre macchine aeree, ma difficoltà d'ordine interno non hanno ancora permesso alla Direzione di dare ai suoi progetti una orientazione definita.

Si dice altresì, e la notizia proviene dal corrispondente speciale del *Daily Express* a Copenaghen, che la Germania stia facendo grandi preparativi per ottenere la padronanza dell'aria dopo la guerra.

Il primo passo consisterebbe nel collegare i principali centri tedeschi con Berlino, e quindi Berlino con i centri esteri comprese Parigi, Londra e New York. I tipi di apparecchi andrebbero dal 200 cavalli fino al gigante di migliaia di cavalli. Il corrispondente afferma di aver visto documenti originali mostranti apparecchi che costeranno da 2.000 a 5.000 sterline ognuno.

Ciascuna industria, o gruppo di industrie, si specializzerà nella costruzione di un velivolo. L'intiero progetto poggia sulle conclusioni dei più abili uomini d'affari tedeschi. Questi ritengono che, malgrado la rivoluzione, non tarderà ad affermarsi un governo stabile e che, per qualche tempo ancora, Gran Bretagna e Stati Uniti, con i problemi enormi della smobilitazione, non saranno in grado di trasformare gli apparecchi di guerra in apparecchi commerciali.

Si dice, infine, e ciò presenta per noi più vivo interesse, che il Governo italiano stia prendendo a cuore le sorti dell'aviazione civile. L'autore di tale asserzione, che afferma di attingere la notizia da fonte autorizzata, aggiunge di poter anche accennare che l'Italia farà in materia aviatoria una politica liberista, in attesa che le precise leggi aeree vengano stabilite dalla Conferenza interalleata di Parigi che dovrà concretare il futuro regime della navigazione aerea.

Fra tutti questi « si dice », gli Inglesi continuano i loro studi per il progetto Londra-Calcutta, i Francesi quelli per la Francia-Marocco, di cui è già stata sperimentata la prima tappa Tolosa-Perpignano-Barcellona di 400 km. e gli Americani si esercitano nei loro voli transcontinentali. Il tragitto San Diego di California-Washington è stato percorso di recente da quattro velivoli militari in 55 ore di volo effettivo e venti scali.

Cose nuove, vita nuova.

La Rivista degli Alberghi promette, in un articolo pubblicato sotto il titolo che riportiamo, prossimi rimaneggiamenti nello statuto della Società o, per usare ancora le sue parole, « mutamenti alquanto radicali ».

Plaudiamo incondizionatamente ai propositi enumerati che sono il portato di necessità intimamente sentite e nello stesso tempo trasformazioni determinate dalle attuali circostanze.

Le modificazioni statutarie concernono principalmente l'abolizione dell'attuale sistema di quota unica che verrebbe sostituita con più quote graduate in rapporto al numero dei letti.

Ciò permetterebbe un considerevole aumento del numero dei soci, poichè l'attuale quota di L. 50, se è modesta per un grande albergo, diviene gravosa per un albergo di pochi letti.

Resa possibile l'adesione di tutti gli albergatori italiani alla Società, questa cesserà dall'essere la rappresentanza di una esigua minoranza di albergatori per divenire veramente la espressione di una intiera e potente — perchè ricca di mezzi e perchè organizzata — classe di industriali.

Ed il vasto programma di lavoro che la classe deve assolvere per mettersi all'altezza dei nuovi tempi e che finora è stato appena sfiorato, prenderà rapidamente consistenza terrena di fatto compiuto o compientesi.

La stessa *Rivista* ci informa che un gruppo di autorevoli deputati ha preso in esame le condizioni in cui si trova la industria degli alberghi, oggi che la guerra è finita, tenendo presente la somma importanza che essa ha nell'economia nazionale e la necessità di favorirla, i danni e i gravi turbamenti che essa ha subìto per i supremi bisogni della guerra e la imprescindibile necessità di agevolare in ogni modo il suo rapido e fecondo risveglio.

Seduta stante venne deliberata la presentazione al Governo di una interrogazione sul tema delle requisizioni e dei rapporti di locazione per gli stabili permanentemente destinati ad uso di albergo.

Venne anche preso in considerazione un memoriale predisposto dalla Società Italiana Albergatori che prospetta alcuni problemi che occorre, prima degli altri, risolvere nell'interesse della industria, memoriale al quale hanno fatto adesione completa numerosi rappresentanti delle due Camere.

Una bella iniziativa.

Alla Cantoniera della Presolana (Bergamo) m. 1286, s'inizierà nel maggio venturo un Corso sperimentale per albergatrici. La notizia è segnalata dal *Giornale di S. Pellegrino*.

L'istituzione è una propaggine della Scuola di Educazione e di Economia domestica sorta nel marzo 1908 in Bergamo per iniziativa privata, ma che per gli ottimi intendimenti cui mirava e per la serietà dei fondatori trovò subito appoggio dal Ministero di A. I. C. retto allora, 1910, dall'on. Raineri. Quella Scuola vive ora di vita prospera e dà buoni risultati non solo nella borghesia, ma anche, e più tangibili, nel campo operaio creando delle buone massaie; ed è appunto un'indice non trascurabile della sua floridezza questo nuovo ramo che si presenta già fin da ora promettente di ottimi frutti.

Progetto e realizzazione sono dovuti alla attività della signora Anna Perico Baldini, segretaria del Comitato per le Scuole di Economia domestica, che col marito Dottor Perico — inventore del pane « Frugus » — è dedita a opere di miglioramento sociale. Essa ha pensato all'opportunità di fondare un insegnamento teorico-pratico a favore delle figliuole dei conduttori d'alberghetti alpini.

Ottenne dalla Provincia l'affitto della Cantoniera della Presolana. I locali furono riattati per la nuova destinazione, in primavera sarà completato l'arredamento modesto, ma proprio, ed in maggio si inizierà il corso con una dozzina di giovani albergatrici di quelle vallate. Un'abile direttrice insegnerà il governo di un *Alberghetto Moderno*; vi apprenderanno: la pulizia più scrupolosa, la cucina a base della utilizzazione delle risorse locali, i mezzi di riscaldamento, ecc.

Una fila di case spostata in blocco.

Si è parlato tante volte della facilità e della frequenza con cui agli Stati Uniti si provvede a spostare interi edifici, ma ora si annuncia il *récord* di simili audacie tecniche.

A Chicago occorreva allargare la 12ª Avenue, e, naturalmente non di un'inezia: 13 metri di arretramento su una lunghezza di 2400 metri. Demolite le case che non davano garanzie di buona riuscita all'operazione, si è provveduto a formare le nuove fondazioni per le altre, e poi con l'azione di potenti argani esse — in numero di ben 301 — sono state arretrate. L'operazione ha avuto pieno successo non solo, ma è riuscita una eccellente dimostrazione della praticità del sistema adottato. Infatti in molti casi fabbricati di due, tre ed anche quattro piani hanno potuto compiere il loro viaggio senza che ne cessasse l'occupazione da parte dei numerosi inquilini. Una casa di quattro piani all'angolo di Throop Street e della Twelfth Street, avente una fronte di ben 72 metri, fu trasferita senza incidenti sulle nuove fondazioni, e negozi e appartamenti continuarono ad essere occupati colla massima indifferenza da un magazzino di droghe, da un chincagliere, da un macellaio, da un sarto, da una stamperia, da un negoziante di colori, senza che nessuno, nè chi abitava nella casa, nè chi la frequentava per necessità di commerci, si inquietasse dell'operazione.

Ciò può valere a dimostrare la sicurezza ormai raggiunta in simile genere di operazioni, sicurezza tale da dare al pubblico piena fiducia. Certo simili metodi meriterebbero di essere studiati e adottati anche tra noi, poichè rappresentano un grande vantaggio economico e possono rendere convenienti opere di miglioria che finanziariamente non lo sarebbero se si dovesse procedere col vecchio sistema di demolire per ricostruire.

Per conservare il pesce.

Si fa dovunque una viva propaganda perchè nell'alimentazione si sostituisca la carne bovina col pesce, nel quale si riconoscono eccellenti qualità nutritive. Ma per diffondere l'uso del pesce come commestibile occorre anzitutto.... il pesce, che deve poter giungere fresco ai grandi centri di consumo: e tutti sanno che se v'è derrata delicatissima nei riguardi della conservazione è proprio questa. Per far le cose come si conviene, occorrerebbero battelli da pesca con camere fredde, frigoriferi a terra, carri refrigerati e depositi pure refrigerati sul luogo d'arrivo.

La questione del pesce da tempo preoccupa infatti l'uno e l'altro dei campi in cui è divisa l'Europa: e si vanno perfezionando i procedimenti. Si parla ora assai sulle riviste tecniche di un nuovo metodo di conservazione, ideato dal danese Ottesen. Il pesce, naturalmente freschissimo, viene dapprima tuffato rapidamente in un bagno d'acqua dolce, fredda, ma liquida; appena l'acqua sia scolata si mette il pesce in una salamoia alla temperatura di —10° a —20°, in modo che l'acqua che lo ricopre geli istantaneamente e formi un involucro di ghiaccio che impedisca la penetrazione del sale.

Gli esperimenti eseguiti a Bergen e in Danimarca a Thisted hanno permesso di spedire ad Amburgo pesci d'ogni sorta (sgombri, merluzzi, sogliole, trote, ecc.) con tre a diciotto settimane di conservazione: essi non avevano perduto nulla delle loro qualità. Il procedimento è stato oggetto pure di interessanti esperienze all'Havre.

Il norvegese Enrico Bull ha studiato invece la questione con speciale riguardo alle piccole istallazioni. Egli ha adottato una tinozza in cui, per mezzo d'un serpentino, fa circolare la salamoia entro ghiaccio pesto che occupa il nucleo centrale, mentre colloca il pesce alla periferia.

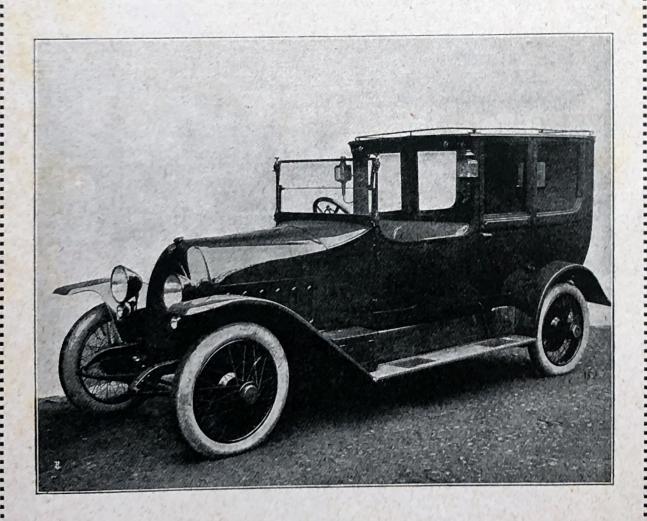
Non occorrono più qui nè la macchina frigorifera nè il condensatore. I pesci vengono lavati nell'acqua dolce, poi collocati nell'apparecchio dove si congelano in un tempo variabile da 15 minuti a due ore, secondo la loro grossezza. Si possono anche congelare in blocco: poi il blocco si spedisce in una cassa di legno.

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scesa.

Stab. Grafico Artistico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI

CAPITALE VERSATO L. 10.000.000

Il tipo più moderno di vettura da grande turismo, il tipo più perfetto del dopo guerra, è quello montato

su Chassis **SPA** *35-50 HP, con messa in marcia e completa illuminazione elettrica.*

Banca Commerciale Italiana

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale Sociale L. 208.000.000 interamente versato
Riserve L. 83.200.000

Direzione Centrale in Milano

Filiali: **LONDRA, NEW YORK, MARSIGLIA,** ACIREALE, ALESSANDRIA, ANCONA, BARI, BARLETTA, BERGAMO, BIELLA, BOLOGNA, BRESCIA, BUSTO ARSIZIO, CAGLIARI, CALTANISSETTA, CANELLI, CARRARA, CATANIA, COMO, FERRARA, FIRENZE, GENOVA, IVREA, LECCE, LECCO, LIVORNO, LUCCA, MESSINA, MILANO, MODENA, MONZA, NAPOLI, NOVARA, ONEGLIA, PADOVA, PALERMO, PARMA, PERUGIA, PESCARA, PIACENZA, PISA, PRATO, REGGIO EMILIA, REGGIO CALABRIA, ROMA, SALERNO, SALUZZO, SAMPIERDARENA, SASSARI, SAVONA, SCHIO, SESTRI PONENTE, SIENA, SIRACUSA, SPEZIA, TARANTO, TERMINI IMERESE, TORINO, TRAPANI, TRENTO, TRIESTE, UDINE, VENEZIA, VERONA, VICENZA.

LONDRA - 1, Old Broad Street — NEW YORK - 155 Broadway

TUTTE LE OPERAZIONI DI BANCA

Gli stabilimenti della Banca Commerciale Italiana funzionano come Agenzie dell' Istituto Nazionale dei Cambi.

Rappresentante esclusiva per l'Italia della London Joint City, and Midland Bank Ltd di Londra e della Banca Francese e Italiana per l'America del Sud - Parigi.

TUBI ITALIA A. F. L.

MILANO - Via Gabrio Casati N. 1 - **MILANO**

SOCIETÀ ANONIMA - CAPITALE SOCIALE L. 20.000.000

Otto Stabilimenti

PRODOTTI PRINCIPALI:

LINGOTTI in acciaio dolce e ad alta resistenza per proiettili ed altri usi.
ACCIAI speciali e fusioni in ghisa ed in acciaio.
FERRI e **ACCIAI** laminati in travi e barre tonde, quadre, piatte; sagomati diversi.
ROTAIE e Binarietti portatili.
VERGELLA per trafileria.
FILO FERRO e derivati. - **FILO ACCIAIO.** - **Funi Metalliche.** - **Reti** - **Tele** - **Punte.**
CERCHI per aviazione, ciclismo.
LAMINATI a freddo. - Moietta, Nastri.
LAMIERE PERFORATE.
BULLONERIA.

TUBI SENZA SALDATURA "ITALIA" per condotte d'acqua, vapore, gas, aria compressa. - Tubi per Caldaie d'ogni sistema. - Candelabri. - Pali tubolari. - Colonne di sostegno.
TUBI extra sottili senza saldatura per aeronautica, biciclette, ecc., circolari, ovali, sagomati diversi.
TUBI SALDATI per gas, acqua, mobilio. - Sagomati vuoti. - Raccordi. - Nippels, ecc.
TUBI AVVICINATI e derivati per mobilio, biciclette, ecc.

Indirizzo Corrispondenza: **ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE - Via Gabrio Casati, 1 - MILANO**

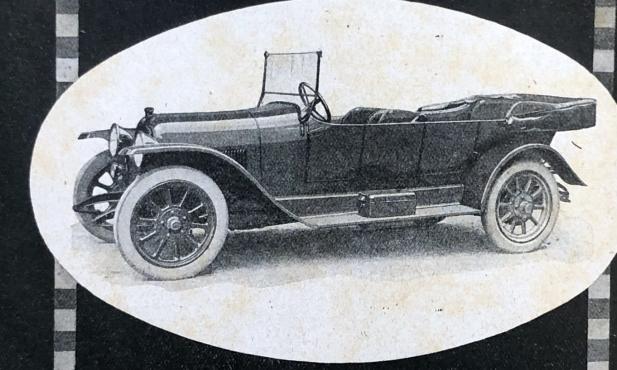
Telefoni: 26-65 — 88-86 — 28-99

Telegrammi: "IRON" Milano

TUBI SENZA SALDATURA TUBI ITALIA

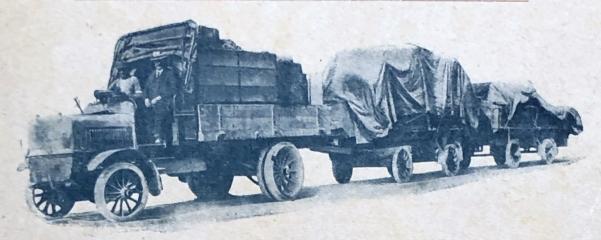
TUBI ITALIA SENZA SALDATURA

TUBI ITALIA TUBI ITALIA

FABBRICA · AUTOMOBILI · TORINO

MODELLI DA TOURISMO
TIPI ~ INDUSTRIALI
MOTORI D'AVIAZIONE

SOCIETÀ PER COSTRUZIONI MECCANICHE

GIORGIO MANGIAPAN & C.

VIA SCHIAPARELLI, 8 — MILANO — VIA COPERNICO, 32
Telefono 60-372 — Telefono 60-345

AUTOCARRO CON RIMORCHI CARICHI (TRENO STRADALE A S).

AUTOCARRI - TRATTRICI - RIMORCHI PER TRASPORTI STRADALI - ASSUNZIONE DIRETTA DI TRASPORTI ANCHE SU LUNGHE PERCORRENZE

Automobilisti, Motociclisti, Ciclisti!

LA

SOCIETÀ ANON. ITALIANA di ASSICURAZIONE contro gli INFORTUNI

Sede in MILANO, Piazza Cordusio, 2 - *Tel. 10-34, 12-420, 11-45* - Capitale L. 5.000.000 vers. L. 2.000.000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1915 L. 30.000.000

Rappresentata in tutto il Regno dagli Agenti delle ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE

è *particolarmente raccomandata dal T. C. I.*
col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ:
circa L. 67.000.000